Numer podwójny
Cena numeru 80 gr.

LOTNIK

ORGAN ZWIĄZKU LOTNIKÓW POLSKICH.

Nr. 2 (97) Poznań, 19 lutego 1928 r. Tom VII

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.
Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.
Adres REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.**

TREŚĆ NUMERU: B. O. — wstępny :-: I. B. T. L. — inż. Eugenjusz Roland :-: List z Zachodu — Mirosław Radwan-Przypkowski :-: Triumf polskiej techniki lotniczej :-: Skrzydła Miłości — J. Niwiński :-: Kalejdoskop :-: Kronika :-: Nowe Książki.

B. O.

Zima jest okresem, w którym wszystkie wysiłki lotnicze koncentrują się nad przygotowaniem do wiosennego ciągu, do wiosennych czynów, udowadniających potęgę i wartość przemysłu lotniczego każdego państwa.

Francuzi, którzy naprzekór prawom natury rozpoczęli sen zimowy w sierpniu, ocknęli się jesienią i buszują z pełnem powodzeniem po przestworach. Anglicy w swych warsztatach i laboratorjach knują nieprawdopodobnie zamaszyste plany na wiosnę — sterowce, płatowce olbrzymy i. t. d. Japonja, tak niedawno jeszcze w pieluszkach, przyjmująca wszystko co niania — kupczycha z Paryża poda na łyżeczce, dziś opracowuje szereg doskonałych i owianych tajemnicą typów. Stany Zjednoczone, ten opchany banknotami i złotem wujaszek, rzuciły się z zapamiętałością w kierunku lotnictwa sportowego. Słuchy o seryjnej fabrykacji Forda, aczkolwiek przesadzone, dowodzą faktycznie, że Amerykanie zwęszyli w lotnictwie sportowem interes, tem cenniejszy, że niesłychanie korzystny dla obrony narodowej.

A w Polsce — u nas. Nasz budżet lotniczy, jak skromna panienka szczuplutki, apatja społeczeństwa w stosunku do poczynań L. O. P. P., tej ze wszech miar pożytecznej instytucji, na której szereg państw (Francja, Rosja, Czechy) się wzorowało, wszystko to razem daje smutne horoskopy. Piloci polscy zabijają się z powodzeniem na tandecie francuskiej. Ostatnie katastrofy na Spadach 61, chyba dosyć stanowczo udowodniły, że ad hoc sklejona drewniana konstrukcja z wzoru metalowego jest nie pewna. Linje komunikacji wiodą suchotniczy żywot, czekamy bowiem na typ polski.

Tu naprawdę niema żartów. Na cele lotnictwa musimy znaleźć środki budżetowe. Nasz przemysł musi nietylko być zasypany zamówieniami, ale i intensywnie produkować nowe typy, wszak nie każdy typ jest udany. Instytut Badań Technicznych musi mieć odpowiednie jeszcze potrzebne kredyty. To jest nakaz chwili, którego lekceważyć nie wolno.

VI. Zwyczajne Walne Zebranie

Związku Lotników Polskich

odbędzie się 3 marca b. r. — patrz komunikaty.

I. B. T. L.

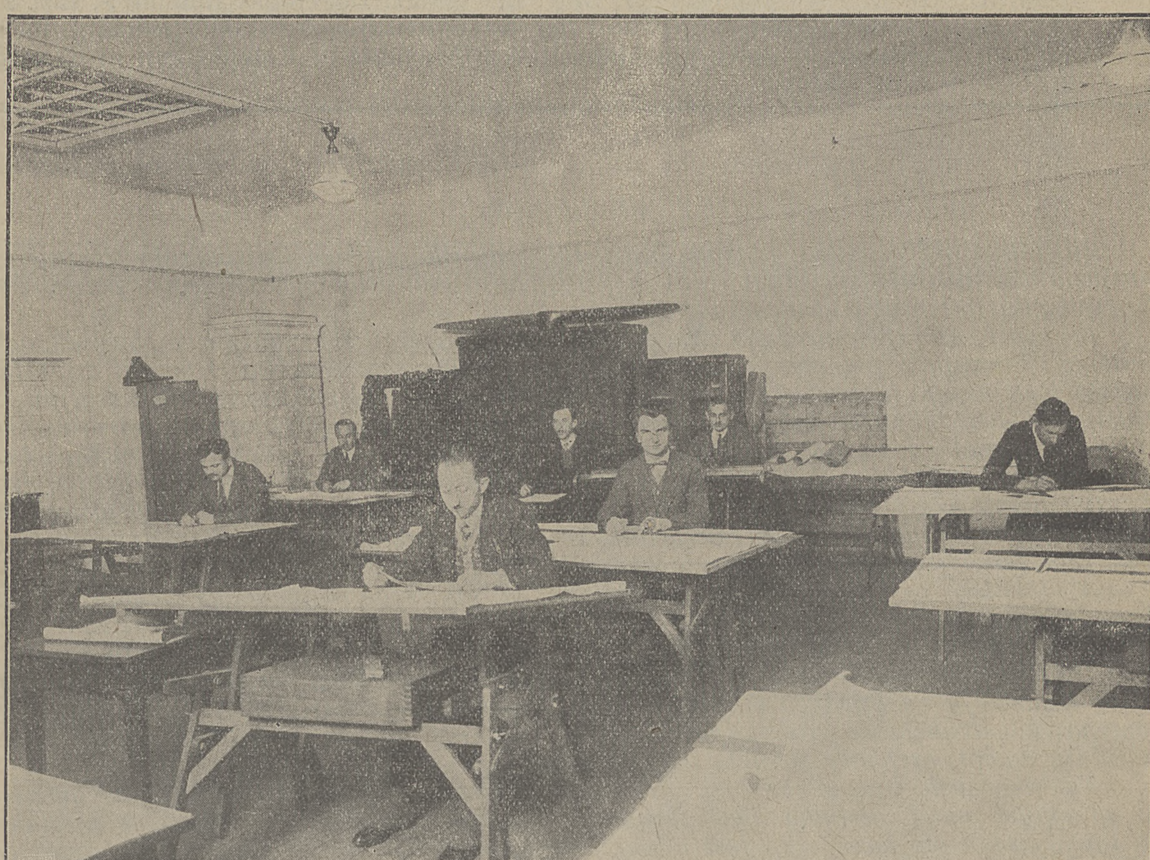
OD REDAKCJI: Jednym z najpoważniejszych organów, od którego zależy sprawność lotnictwa jest Instytut Badań. Tam bowiem ludzie nauki poznają wartości poszczególnych czynników, składających się na flotę powietrzną, wydają ostateczne opinje, dają rady fachowe i stale trzymają dłoń na tętnie wszechświatowego życia lotniczego. Instytut Badań Technicznych Lotnictwa, rozwijający się w rekordowem tempie pod sprężystem kierownictwem płk. inż. de Beaurain, jest właśnie ową instancją w Polsce.

Dzięki uprzejmości płk. inż. de Beaurain, za którą składamy serdeczną podziękę, jesteśmy w możności umieścić poniższy artykuł pióra znanego fachowca inż. E. Rolanda, jednego z wybitnych współpracowników Instytutu.

I. Rozwój historyczny.

Rozwój swój zapoczątkowuje Instytut Badań Technicznych Lotnictwa jako skromny wydział „Naukowo-Techniczny" Sekcji Żeglugi Napowietrznej przy Departamencie Inżynieryjno-Technicznym w roku 1918. W miarę wzrostu naszych sił lotniczych powstaje w roku 1920 Departament Żeglugi Powietrznej. Departament ten posiada już swój własny wydział „Naukowo-Techniczny", który jest drugim etapem w rozwoju kierownictwa technicznego. W roku 1921 zostaje wydział Naukowo-Techniczny przemianowany na Wojskową Centralę Badań Lotniczych, z której to Centrali w roku 1926 1. VIII. utworzono Instytut Badań Technicznych Lotnictwa.

Tak więc wysiłek 7-miu lat w ciężkich warunkach, bo w okresie wojen, trudnych warunków finansowych i braku fachowego personelu, stworzył podwaliny Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa.

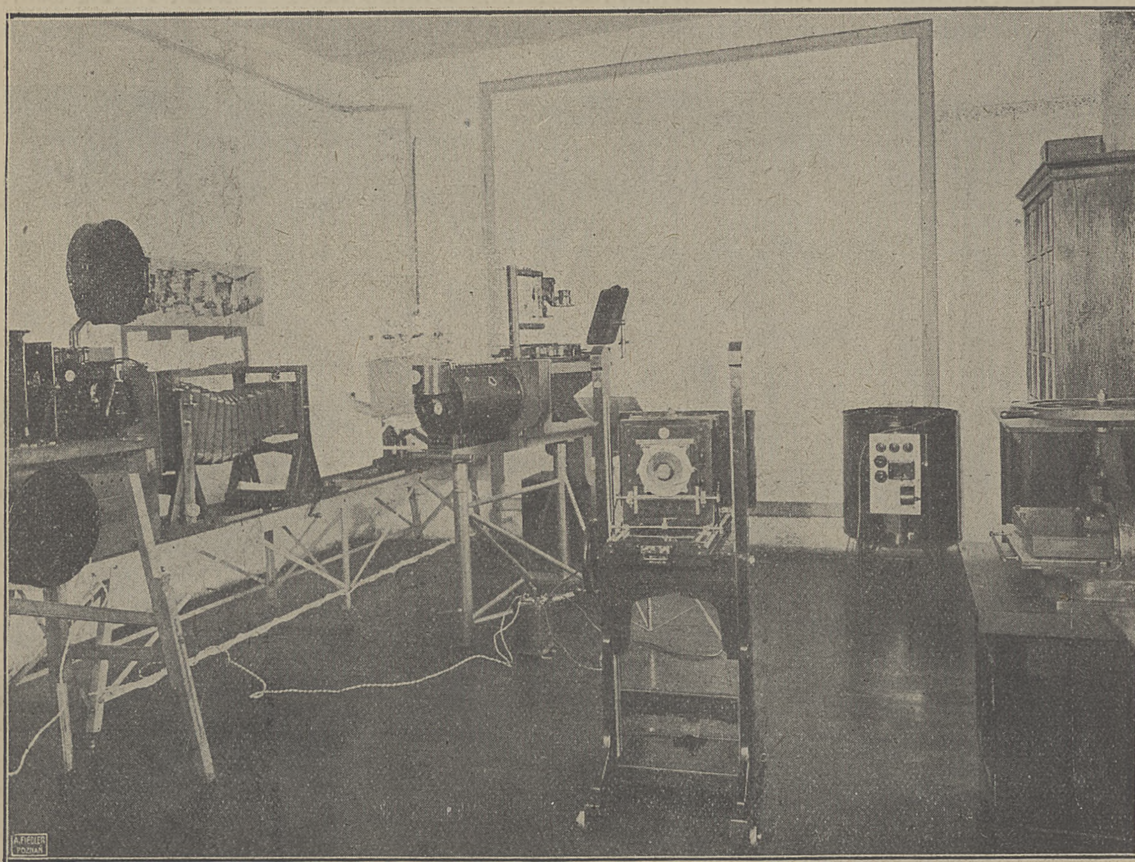


Biuro konstrukcyjne.

Pisząc tę krótką historję rozwoju I. B. T. L. wspomnieć tutaj muszę o wielkich zasługach ś. p. inżyniera ppułkownika Zych-Płodowskiego Zdzisława, Kierownika „Wojskowej Centrali Badań Lotniczych". Ś. p. ppłk. Zych-

Płodowski zapoczątkował szereg laboratorjów, rozwijającej przez odpowiedni dobór personelu fachowego, kompletowanie urządzeń doświadczalnych oraz ich wykorzystanie. Wielkie umiłowanie Ojczyzny i Polskiego Lotnictwa towarzyszyły energji i przygotowaniu technicznemu ppułk. Płodowskiemu w tej pracy.

W chwili obecnej Instytut spełnia zadanie organu doradczego Departamentu Lotnictwa. Zadaniem jego są: studja, badania i doświadczenia naukowe i techniczne, zmierzające po pierwsze do postępu i rozwoju teckniki lotniczej, po drugie — do ustalenia najodpowiedniejszego sprzętu i materjału lotniczego. Celem realizacji tego programu posiada obecnie Instytut następującą organizację:



Rzutownia Stacji Aero-Foto.

Na czele Instytutu stoi Kierownik, pułkownik-inżynier Janusz de Beaurain, zadaniem jego jest opracowanie programu naukowego i finansowego I. B. T. L, i celowe wykonanie. Do pomocy w sprawach administracyjno-finansowych posiada on Zastępcę, Kancelarję i wydział Rachunkowo - Materjałowy.

Celem wykonania prac techniczno-naukowych posiada Instytut następujące jednostki: Biuro Konstrukcyjne, Biuro Wydawnicze, Stację Doświadczalną Płatowcową, Silnikową, Uzbrojenia, Radjo, Foto oraz przyrządów pokładowych. Ponadto posiada Sekcję Technologiczną oraz sekcję lotniczo-lekarską. Co do zadań tych poszczególnych jednostek to są one następujące:

1. **Biuro konstrukcyjne** opracowuje nowe typy samolotów i motorów, uskutecznia przeróbki oraz uzupełnienia będących w użyciu płatowców, konstruuje przyrządy pomocnicze do przeprowadzania badań i prób, opracowuje sprzęt lotniczy i t. p.

2. **Biuro wydawniczo-naukowe,** któremu podlega Bibljoteka I. B. T. L., zawierająca przeszło 2500 dzieł naukowych. oraz drukarnię i litografję, jest organem grupującym u siebie wyniki prac poszczególnych Sekcji i Laboratorjów w postaci „sprawozdań i prac“ I. B. T. L.

Pozatem wydaje drukiem prace jak: opisy samolotów, silników oraz przyrządów używanych w lotnictwie, następnie przepisy dotyczące konserwacji materjału, przepisy dla kontroli fabrycznej.

3. **Stacja Płatowcowa** przeprowadza wszelkiego rodzaju próby w locie, określając własności lotnicze nowych typów, bada dzia-

łanie sprzętu lotniczego i ekwipunku jak: spadochrony, gaśnice, rozruszniki, jest placówką dostarczająca materjału doświadczalnego, wymagającego badań w locie, dla biur konstrukcyjnych, kontroli przemysłu lotniczego i organów zaopatrujących armję we wszelki sprzęt i materjał lotniczy.

4. **Stacja Silnikowa** bada nowe typy silników lub akcesorji, stan silników przy użyciu różnych paliw i smarów. Próbuje zastosowania smarów krajowych oraz rozmaitego rodzaju paliw.

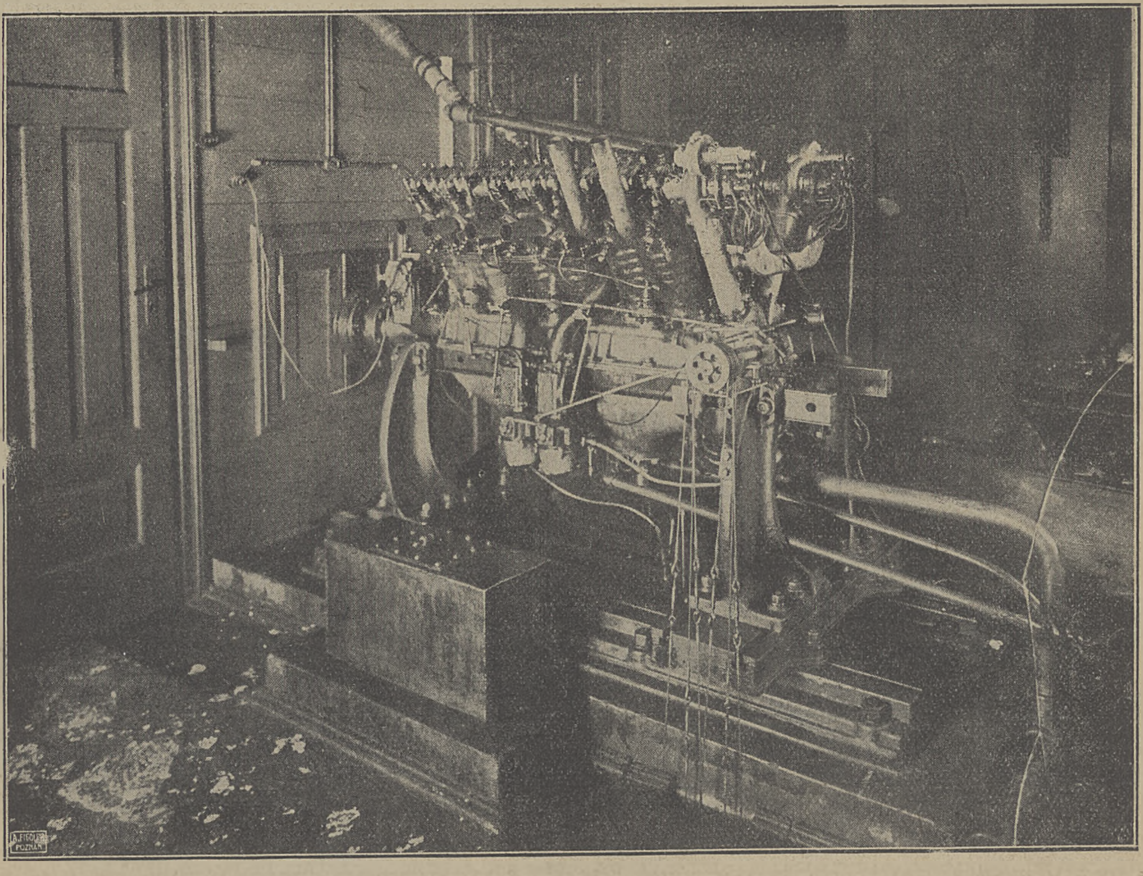
5. **Stacja Uzbrojenia** bada broń, amunicję, bomby, wyrzutniki oraz wszelkie przyrządy pomocnicze uzbrojenia.

6. **Stacja Radjo** bada instalacje elektryczne płatowca, radjotelegrafję i telefonję lotniczą, oświetlenie, ogrzewanie, sygnalizację.

9. **Sekcja Technologiczna** obejmuje: laboratorja: metalowe, drzewne, chemiczne i pyrotechniczne, tekstylne.

Przeprowadza badania nad surowcami i półfabrykatami, a w szczególności badania nad surowcami krajowemi, oraz ustala normy obowiązujące w związku z dążeniem do samowystarczalności w lotnictwie.

10. **Sekcja Lotniczo-Lekarska** znajdująca się obecnie w stadjum organizacji zostanie przekształcona na Centrum badań lotniczo-lekarskich. Zadaniem tej placówki jest przedewszystkiem przeprowadzanie wszelakiego rodzaju badań lekarskich personelu latającego w lotnictwie wojskowem i cywilnem a mianowicie: badania wstępne, okresowe i okolicznościowe. Celem ujednostajnienia metodyki badań lekarskich Centrum będzie



Stacja silnikowa. Silnik na próbie.

przeprowadzało szkolenie lekarzy lotniczych przez urządzanie specjalnych kursów. Przy przeprowadzeniu prac naukowo-doświadczalnych Centrum współpracuje z odnośnemi działami I. B. T. L.

7. **Stacja Foto** obejmuje cały dział aerofotografji jak również dział optyczny, oświetlenia i sygnalizacji świetlnej tak pokładowej, jak i przyziemnej.

8. **Stacja przyrządów pokładowych** dokonywa regulacji kalibrowania i obsługi przyrządów pokładowych, bada i opinjuje nowości w tym dziale.

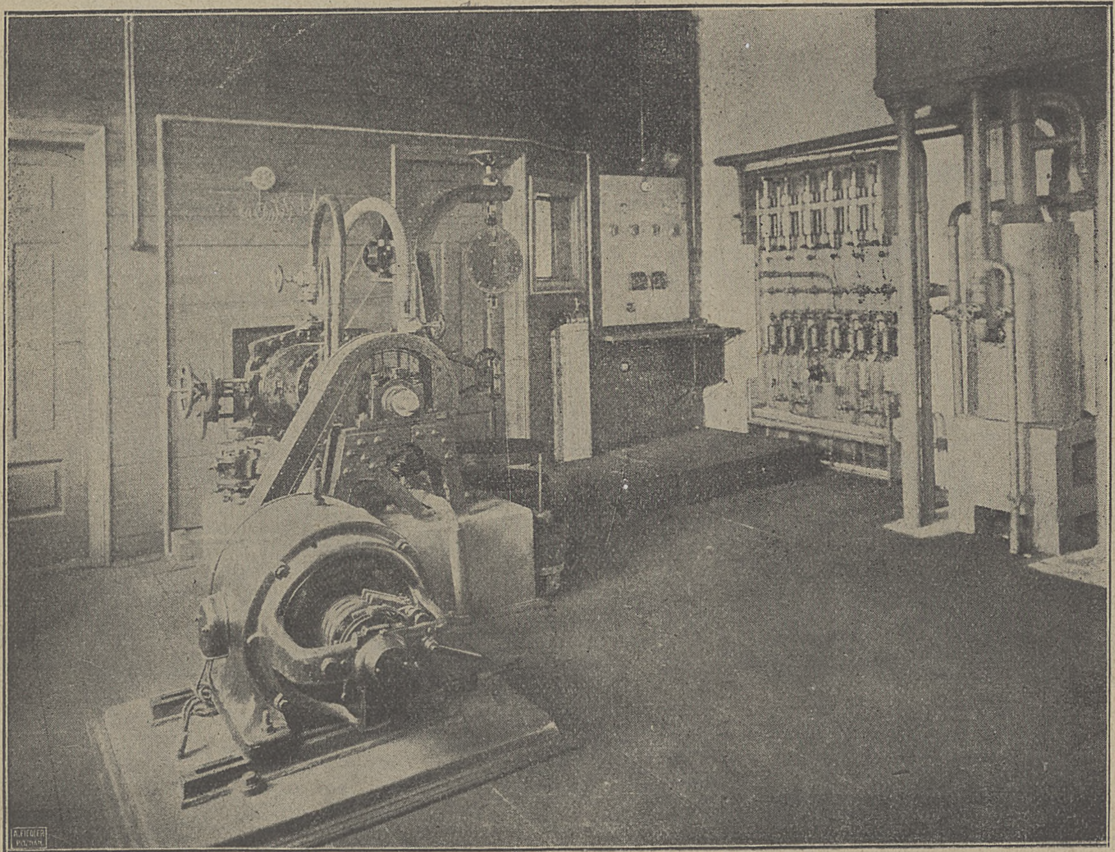
Tak przedstawia się obecny stan i organizacja I. B. T. L. Posiada ona liczne braki i niedomagania, brak należytego pomiesz-

czenia oraz odpowiedniego budżetu utrudnia i przewleka prace Instytutu.

Jak już wspomnieliśmy I. B. T. L. jest tylko organem doradczym Dep. Lotnictwa. Odczuwa się natomiast u nas brak państwowego organu lotniczego. któryby objął organizację techniki lotniczej. W zadaniach swych najwięcej zbliżonym do tej roli jest I. B. T. L. i istotnym celem jego powinno być objęcie tych zadań organizacyjnych. Instytut powinien tworzyć program techniczny lotnictwa i czuwać nad jego wykonaniem.

budowa Instytutu. Rolą Instytutu powinna być organizacja i kontrola w stosunku do prac laboratorjów i warsztatów własnych. jakoteż przemysłowych.

W najbliższej już przyszłości zamierza kierownictwo przeprowadzić pewne zmiany organizacyjne, dążące do sprężystego i celowego wykonania powierzonych mu prac. W myśl tej nowej organizacji ma się dzielić I. B. T. L. na trzy sekcje: Sekcja studjów, Sekcja badań, Sekcja Doświadczeń oraz Centrum badań lotniczo-lekarskich.



Stacja silnikowa.

Na wykonanie tego programu składałyby się zarówno badania naukowe przeprowadzane w laboratorjach Politechnik i Uniwersytetów, jak również wykonanie programu konstrukcyjnego w biurze konstrukcyjnem i warsztatach doświadczalnych, jako też badania w stacjach doświadczalnych Instytutu, któreby umożliwiły konstruktorom w fabryce centralnej wykonywanie pewnych badań konstrukcyjnych, na które poszczególne fabryki nie będą mogły inwestować.

Do przeprowadzenia tych podstawowych zasad jest koniecznem zrozumienie ich ważności i kierunkowości, przekształcenie Instytutu, usamodzielnienie go w pracy oraz roz-

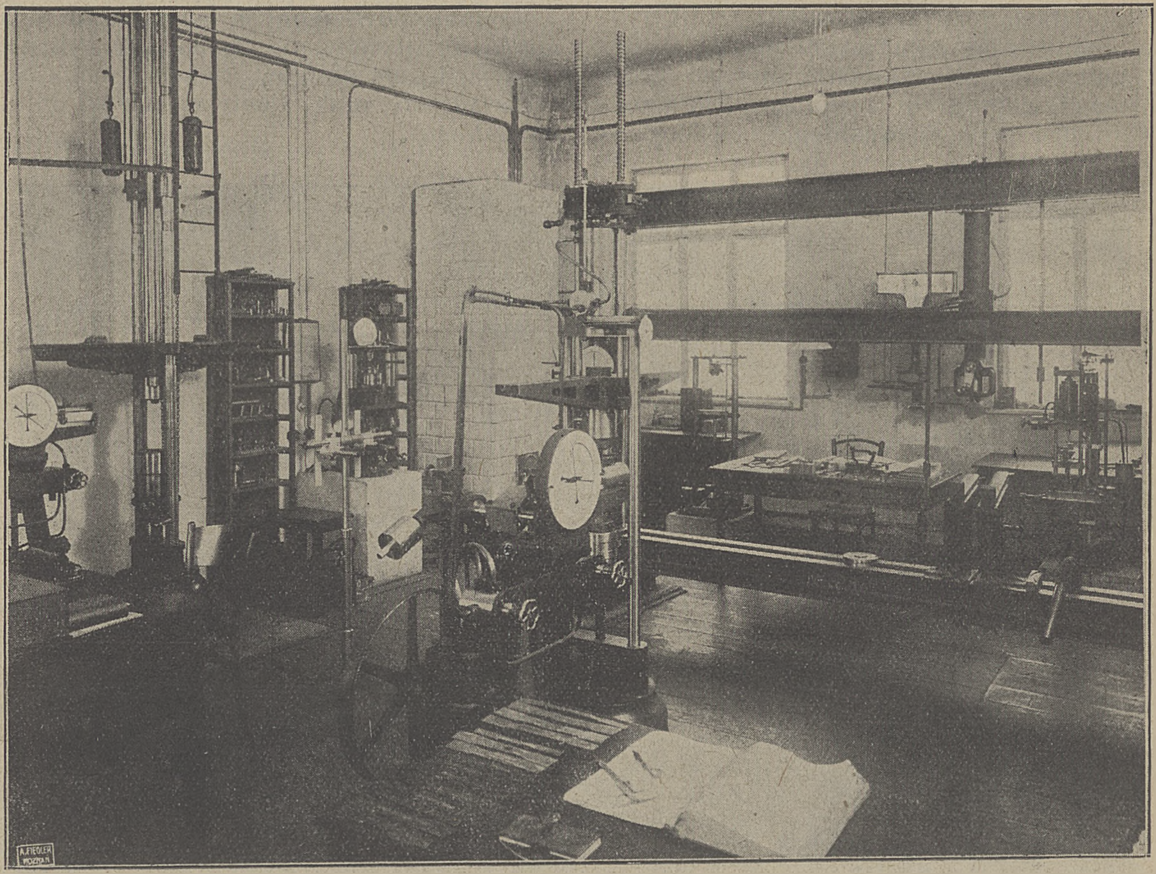
Nowością będzie wprowadzenie już w najbliższej przyszłości t. zw. Biura Technicznego, którego celem będzie: ustalenie rzeczowego i terminowego programu, przygotowanie wykonania, rozdział prac pomiędzy poszczególne sekcje, sprawozdanie, kontrola oraz dostarczenie materjałów i sprzętu do doświadczeń i prac.

Sekcja studjów ma za zadanie przygotowanie danej pracy pod względem naukowym przed jej rozpoczęciem, oraz naukowe opracowanie samych metod pracy.

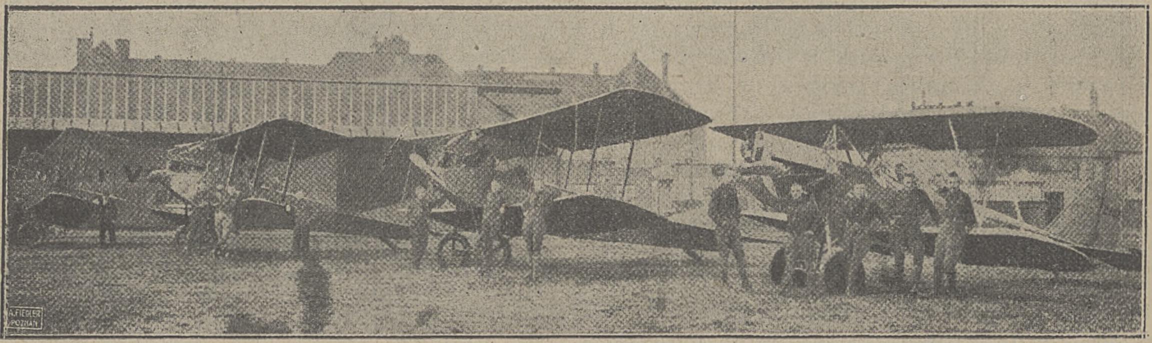
Sekcja badań ma za zadanie przeprowadzenie badań i prób naukowych i technicz-

nych wszystkich materjałów i sprzętu, używanego w lotnictwie, względnie materjałów i sprzętu, którego użycie jest przewidziane. Składa się ze stacji płatowcowej, stacji przyrządów pokładowych, stacji silnikowej, stacji foto, stacji radjo, stacji uzbrojenia, oraz laboratorjum chemicznego i pyrotechnicznego i laboratorjum wytrzymałościowego i metalograficznego.

Sekcja doświadczeń zajmuje się poszukiwaniem nowych dróg w lotnictwie przez projektowanie i budowanie elementów nowych konstrukcji płatowców, silników oraz sprzętu laboratoryjnego. Obejmować ona będzie już istniejące biuro konstrukcyjne oraz utworzyć się mające warsztaty doświadczalne. Potrzebę rozszerzenia sekcji doświadczalnej i uzupełnienia jej warsztatami doświadczalnemi uza-



Laboratorjum wytrzymałościowe



Jedna z niemieckich szkół pilotów dla młodzieży. (Do art. pil. Hołodyńskiego w numerze poprzednim).

sadnia cały szereg faktów i przyczyn. Po pierwsze prace nad nowemi konstrukcjami powinny być uważane wszędzie za najpilniejsze. Powodem jest opóźnienie Polski o 10 lat w stosunku do państw innych w tego rodzaju pracach.

Po drugie — powinien istnieć warsztat, któryby przodował w naukowem traktowaniu konstrukcji lotniczej, tworzył prototypy maszyn, przeprowadzał nad niemi studja i szukał nowych metod i dróg do ulepszeń. Metody badań i obliczeń przeprowadzane przez sekcję doświadczeń byłyby podawane do wiadomości biurom konstrukcyjnym fabryk.

Celem pomieszczenia tego licznego szeregu Stacji i laboratorji projektuje się budowę I. B. T. L na Okęciu. Tak więc przekształcenie organizacyjne oraz opracowanie pierwszego stadjum budowy Instytutu są najbliższem zamierzeniem na przyszłość obecnego Kierownictwa.

Jeżeli zastanowimy się nad rozwojem laboratorji naukowych i technicznych za granicą, to zaobserwujemy fakt, że rozwój ich poprzedza przedewszystkiem rozrost przemysłu. Każdy przemysł umocniwszy się w swem pierwszem stadjum rozwoju dochodzi do punktu zwrotnego, w którym kwestje Prix de



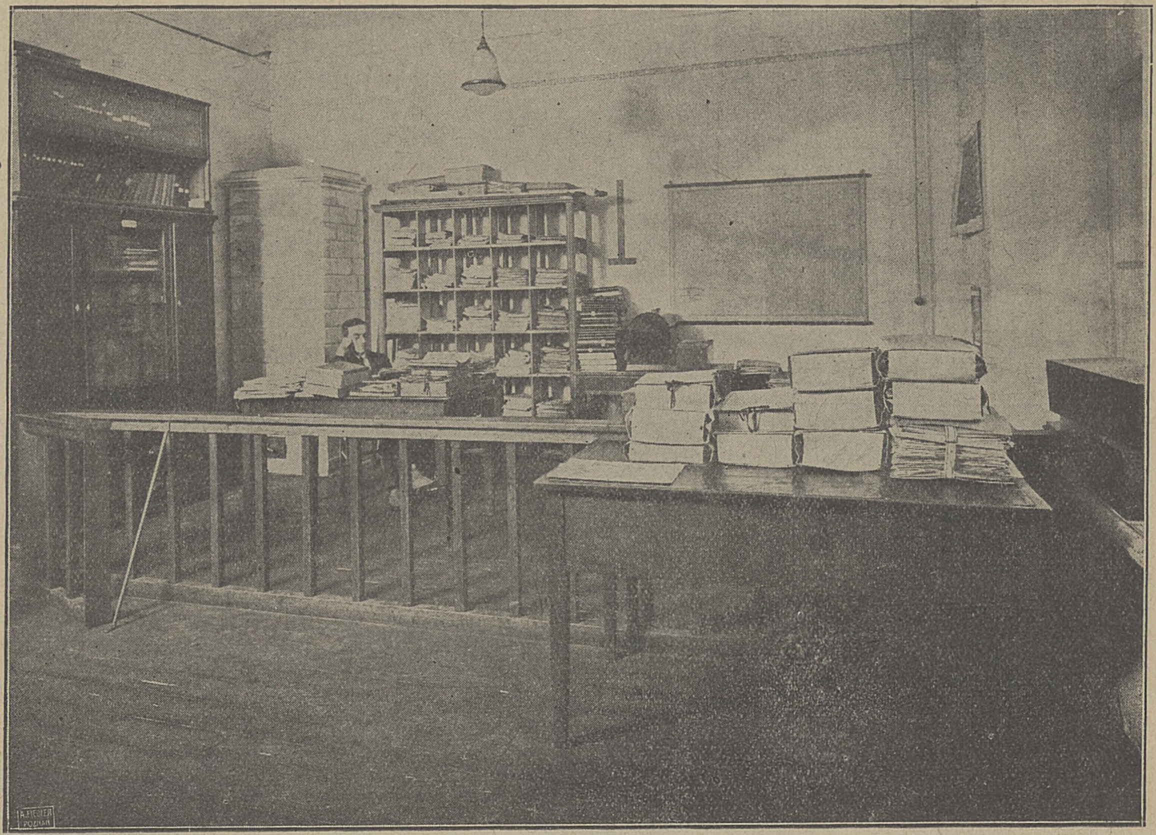
Laboratorjum chemiczne.

Z tych to powodów jakoteż ze względu na ujednostajnienie obliczeń, normalizowanie materjałów, kształtów i szczegółów maszyn, uważam uzupełnienie sekcji doświadczalnej przez warsztaty za konieczne. Prócz tego wykonywałyby warsztaty cały szereg prac pomocniczych dla wszystkich działów Instytutu.

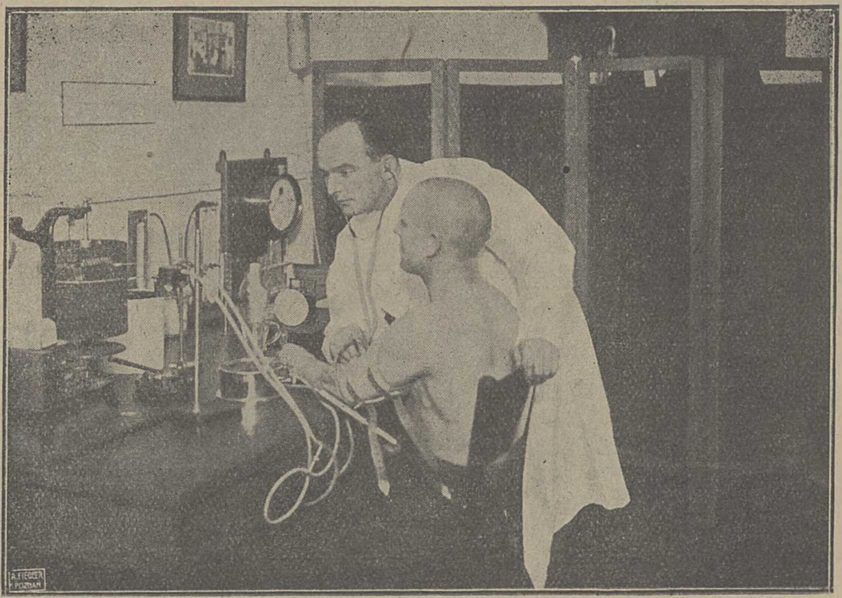
Jak już wspomnieliśmy Sekcja Lotniczo-Lekarska przekształca się już obecnie na **Centrum badań** lotniczo-lekarskich, gdzie przeprowadzane będą badania personelu lotniczego dla całego lotnictwa tak wojskowego, jak i cywilnego.

revient" albo udoskonalenia produktu muszą być rozwijane drogą laboratoryjną. Przemysł więc, z całą bogatą skalą możliwości, jest tym ożywiającym klijentem dla pracy naukowej. Jeżeli spojrzymy z pewnej perspektywy na rozwój naszego przemysłu lotniczego, to możemy stwierdzić, że mimo wszelkich postępów w jego rozwoju, jest on ciągle w stanie ciężkiego przesilenia finansowego, a po drugie stawiane mu są zadanie odtwórcze, w drugim dopiero rzędzie konstrukcje własne.

To są przyczyny, które nie sprzyjają samodzielności technicznej własnej. Spóźniony



Czytelnia Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa, posiadająca wspaniały dobór książek i prawie wszystkie w świecie czasopisma lotnicze. Stale uzupełniana nowymi książkami z dziedziny lotnictwa, tworzy bardzo poważną i konieczną pozycję w budżecie I. B. T. L.

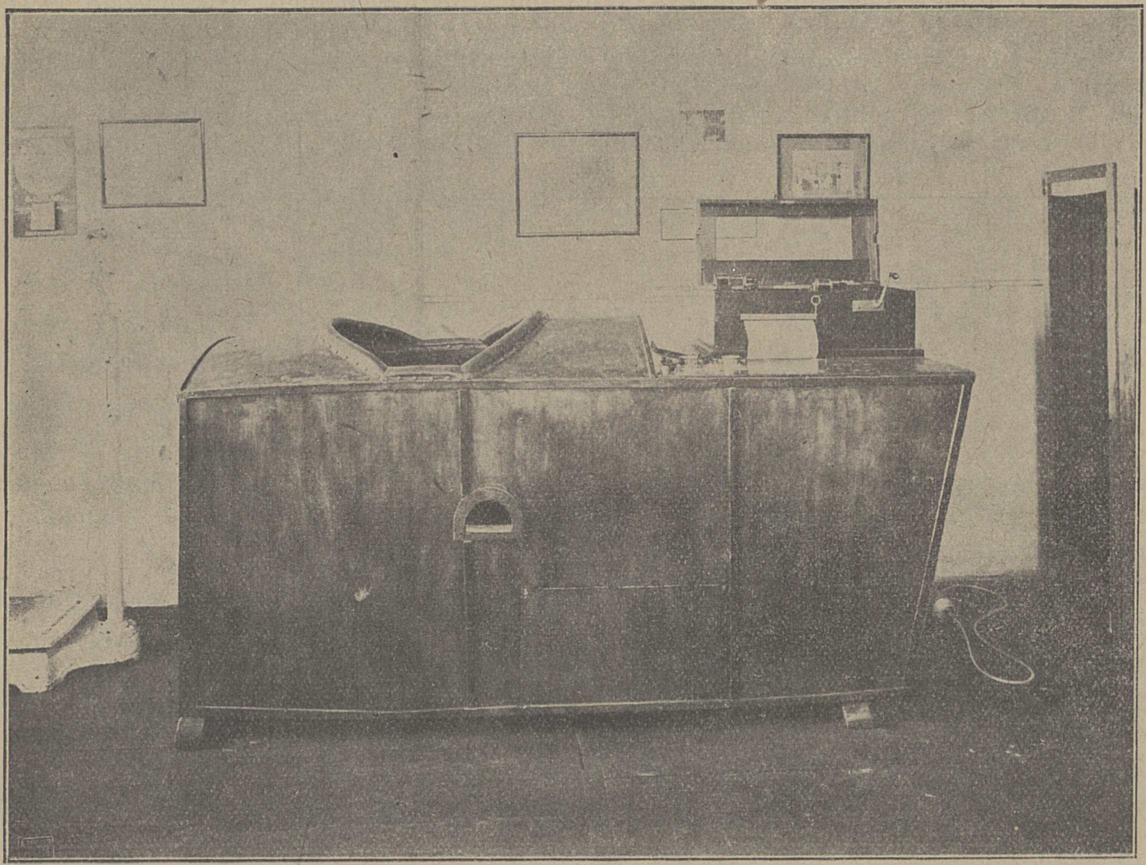


Graficzne badanie pracy serca u lotnika.

rozwój tej samodzielności, a tem samem i Instytutu wymaga obecnie szybkiej i intensywnej pracy, gdyż w dorobku lotniczym wobec państw innych zostaliśmy wyprzedzeni.

Stworzenie ośrodka, któryby umożliwił fabrykom centralne wykonywanie pewnych badań staje się konieczne. Rozbudowa więc Instytutu o charakterze organizacyjnym i kontrolnym prac laboratoryjnych i przemysłowych, jest podstawą dalszego racjonalnego rozwoju lotnictwa, jest podstawą uzyskania samodzielności technicznej.

Inż. Eugenjusz Roland.



Centrum badań lotniczo-lekarskich. Instalacja do badań psychotechnicznych pilotów.

Listy z Zachodu.

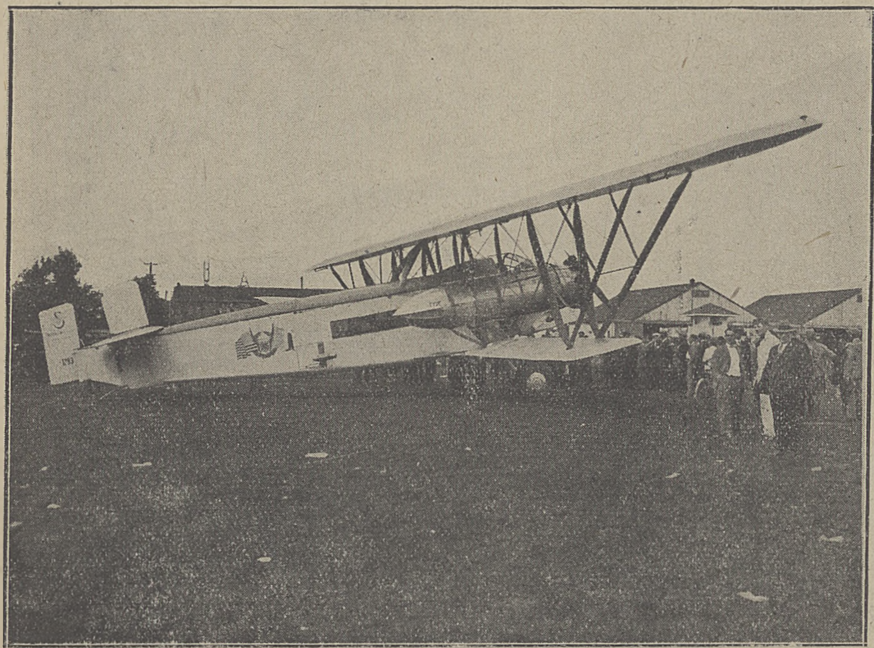
Reakcja i sukcesy. — Zwycięstwo Doreta. — Nowe arterje lotnicze. — Plany i projekty. — Budżety lotnicze. — Walka o pierwszeństwo. — Przegląd wydarzeń. — Dwadzieścia lat temu. — Wynalazek kpt. Dybowskiego. Polski tryumf zagranicą. (Oryg. koresp. wł. „Lotnika").

Po nieprzemijającem wrażeniu cudnej lotniczej apoteozy Lindbergh'a i pełnej niesamowitych przygód odyssei Byrd'a i Chamberlin'a, w epoce kiedy, jak to zwykle u progu zimy bywa — samoloty wielkich raidów wwodzone są w hangary — lotnictwo Francji energicznie zerwało się z martwoty i weszło na drogę nowych tryumfów, wplatając świeże laury do wieńca swej dawnej sławy.

W pełni lotniczego sezonu — francuskim rycerzom powietrza brakło sił i skrzydeł na poskromienie żywiołów nad Atlantykiem — wszystko tutaj w lotnictwie wydawało się gnuśnem, zgrzybiałem i straconem, a ponad falami tajemniczego ogromu Oceanu z dziwnym uporem upatrywano jeno widma katastrofy — upiora śmierci... Amerykanie, Włosi, Hiszpanie, Niemcy i Anglicy przewyższali swym genju-

szem pilotów i konstruktorów francuskich — wydzierając im palmę zwycięstw we wszystkich rekordach lotniczych, a po ilekroć razy podniebne szlaki stały otworem przed śmiałkami, jak gdyby w oczekiwaniu ziszczenia się ideałów Nungessera i Coliego — pieszczonych ich marzeń o podboju Atlantyku Północy pod francuską banderą — po tylekroć właśnie brakowało entuzjasty — francuskiego Lindbergh'a,

U władz powstał niepokój — między konstruktorami konsternacja — wśród pilotów upadek ducha, a w społeczeństwie zapanowały — chaos — depresja — zniechęcenie



Najnowszy płatowiec transatlantycki konstrukcji rosyjskiego inż. Sikorskiego, zbudowany w Ameryce. Jak wiadomo, poprzedni samolot Sikorskiego, na którym lecieć miał w r. ub. kpt. Fonck, spłonął przy starcie.

i zanik zaufania i wiary we własne siły, w lotników swych, we własne motory i maszyny... Lotnictwo Fran ji zaiste chromało — licho prezentując się wobec zagranicy — szczęśliwe jednak ocalenie w niepowodzeniu — przyniosło Republice grono orłów — skrzydlatych bohaterów powietrza, którzy z żywiołową siłą nagle postanowili rehabilitować się za wszelką cenę. O tych to rycerzach w kronikarskiej formie wspomnimy — poświęcając więcej uwagi lotnikowi Costes i Le Brix jako dzisiaj tu najgłośniejszym — uważanym za „hommes du jour" — za szampionów — perły i chlubę Narodu...

Znany naszym czytelnikom lotnik-rekordzista por. rez. Diedonné Costes i sekundujący mu por mar. Józef Marja Le Brix mimo wręcz przeciwnego stanu pogody i złym wróżbom meteorologów — rankiem dnia 10. X. wznieśli się w powietrze z wytkniętym plan m w ręku, odbycia drogą powietrzną podróży z Paryża do Buenos—Aires ponad Antlantykiem Południowym, czyli przestrzeń ogólnie obejmującą 12 900 km. Lądowy ich dwupłatowiec typu „Breguet XIX — Hispano-Suiza 600 MK. (kandydujący ongiś do przelotu Paryż—New York jako L'Oiseau-Vert") — ochrzczono symbolicznem imieniem „Nungesser-Coli", ku uczczeniu nieśmiertelnej pamięci dwóch pierwszych korsarzy powietrza. Kadłub płatowca upiększono rysunkiem szybującego śnieżnego białego łabędzia (opiekuńczy duch i godło kap. Guynemer poległego śmiercią lotnika — francuskiego wojownika z ubiegłej wojny światowej) — oraz przystrojono w szarfę o trójbarwnych niebiesko-biało-czerwonych, narodowych kolorach, na których widniało mnóstwo nazw miejscowości, dokąd uprzednio szczęśliwie dotarł zwycięski samolot.

Początkowo dość krytycznie odnoszono się do raidu tego i odradzano — lecz ambitni spadkobiercy woli Nungessera — niczem nie zrażeni — zacisnąwszy usty — z niemym podszeptem „musimy lecieć, choćby szło o śmierć, o zatracenie" — ofiarnie ruszyli naprzód... a zwyciężywszy — wspaniale ratują honor ojczyzny swej — dostojnie i godnie reprezentując lotnictwo Francji w oczach wszechświata.

Poraz pierwszy w dziejach lotnictwa przeleciano ziemnym płatowcem przez Ocean Atlantycki na południu w prostej linji i bez przerwy w locie, całe 3 200 km dzielące wyspy St-Louis od Portu Natal — w 18 godzinach lotu z szybkością 175 km na godzinę — w czasie złej pogody, szkodliwych wiatrów i wzburzonych wód Oceanu. Już od roku 1922-go próbowano kilkakrotnie takiego przelotu, bez większego jednakże rezultatu. Por-

tugalczycy Kabral i Kontino lecieli z Przyl. Gaj do Pernambuko. Hiszpan Franko i Brazylijczyk Baros to samo powtarzali. Hiszpański lotnik Sarmento de Beires leciał z Bolamy



Lotnicy Costes i Le Brix.

do Portu Natal. Włoch Pinedo przymusowo osiadał w Fernando Noroba, a przedostatnia próba tego rodzaju przypieczętowaną była śmiercią trzech bohaterów błękitów — nieodżałowanych postaci, kapitana de Saint-Roman, por. Mouneyrés i mechanika Petit. Mimo więc świeżego wrażenia po poległych towarzyszach — lotnicy Costes i Le Brix opanowani niezwykłą siłą woli i niepowstrzymanym zapałem, pomknęli w ryzykowną dal — nad otchłań spienionych fal Oceanu — gdzie jako Lindbergh, nie baczni na niebezpieczeństwo, a silną wiarą wiedzeni w zwycięstwo — kazali ulec wiatrom i mocom Neptuna i oto czynem tym budzą dziś powszechny podziw w świecie. Wszak triumfalne skrzydła lotnicze łączą już poprzez Atlantyk dwa łacińskie kraje — Francję — kolebkę awiacji z Argentyną — ojczyzną sławnego pioniera lotnictwa Santos-Dumonta...

Realizując od dawna nieziszczalne życzenia nowoczesnego Ikara, Costes i Le Brix dorzucają stronnicę chwały do Złotej Księgi Lotnictwa Francji, a bohaterski ich wysiłek niejednokrotnie przyświecać będzie pięknym przykładem aktu woli — przypominając innym, że zwycięża przeszkody ten — kto z potęgą wiary rusza naprzód.

A oto przebyta droga powietrznym szlakiem przez tych świałych lotników:

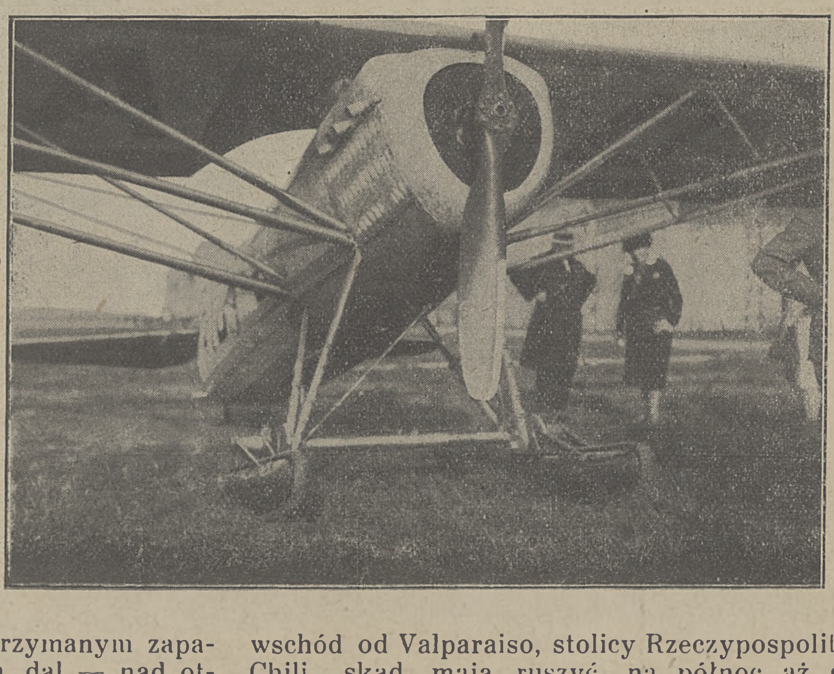
10.—11. X. Paris (Le Bourget) — Saint-Louis . . . . 5200 klm
14. X. z Saint-Louis wprost do Portu Natal . . . . 3200 „
16.—17. X. Natal—Rio de Janeiro 2400 „
19.—20. X. Rio de Janeiro—Buenos—Aires . . . . 2100 „

Po entuzjastycznych powitaniach i licznych manifestacjach, bankietach, rautach z pompą urządzanych lotnikowi Costes i Le Brix, których formalnie zasypywano gratulacjami i hołdami od przyjaciół i czcicieli ich z min. Bokanowskim na czele — ślącym lotnikom z pełną gracją wielkie odznaczenia — mianując ich Oficerami Legji Honorowej — piloci ci udają się w dalszą drogę powietrzem poprzez ląd południowo - amerykański na wschód od Valparaiso, stolicy Rzeczypospolitej Chili, skąd mają ruszyć na północ aż do Nowego Jorku.

* * *

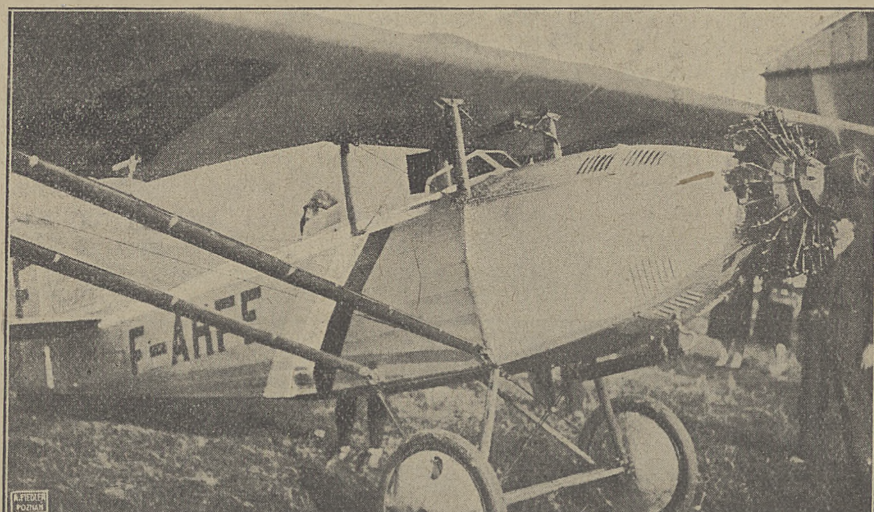
Tego samego dnia co Costes i Le Brix i o tejże porze odleciał z Villacoublay znany zdobywca puharu Michelina i bohater wielu

W ostatnich tygodniach, odbyły się we Francji próby zastosowania w podwoziach samolotów łańcuchów pasowych zamiast kół. Próby wypadły pomyślnie. Nawet na bardzo nierównym i błotnistym terenie samolot lądował i startował dobrze. Specjalne zatyczki uruchamiane z siedzenia pilota, wstrzymują ruch łańcucha i umożliwiają odbycie próby silnika bezstosowania podstawek hamujących.



pięknych lotów — kapitan Challe udając się z Rapinem, mechanikiem firmy Lorraine'a w stronę odległej o 12 350 klm krainy Indochin. Dosiadłszy swego wiernego rumaka — stalowego Poteza XXV z motorem Lorraine-Dietrich 450 MK kap. Challe zawyrokował: „Muszę nawiązać szybką łączność Paryża z Saigon". Co rzekł — święcie dotrzymał. Bijąc rekordy poprzednie Pelletier d'Oisy i Alan Cobhama — Challe, po 10-ciu dniach podniebnej wędrówki, zdrowo i cało wylądował w Saigon, lecąc ponad 1 000 klm dziennie mimo, że pogodę miał wciąż kapryśną.

Lot ten wypadł z chronometryczną regularnością, a o płatowcu — prototypie jakim się lotnik posiłował, zawczasu szemrano, że „stechlizną tchnie". Naprzekór więc maluczkim, bezdusznym satyrom, płatowiec ten niósł dzielnego Challa przy tryumfalnym furkocie motoru ponad śnieżne szczyty Alp — poprzez perłę Adrjatyku i srebrną toń wód Egejskich — kołysał go nad czarownym zakątkiem krainy Wschodu — ukazując modre nieba, purpurę zórz porannych i zachodów słońca — gdzie wśród okolic Bender-Abbas uporać się musiano z huraganem piasku, a wokoło Kalkuty z wyczerpaniem sił pod wpływem upału... I walcząc, „stęchły" samolot — zwyciężył — opromieniwszy aureolą świeżej sławy — tych bez woli niedawno pilotów...



W Bourget: Zwycięski dwumiejscowy jednopłatowiec „Caudron 109" — silnik „Salmson 40 MK." pilotowany przez Finata.

Inni znów lotnicy, jak zbudzeni raptem z uśpienia, niesłychanie ożywili swą działalność. Jak gdyby pod różdżką czarodziejską wykonywali napowietrzne występy, chlubnie zapisując się w tabeli zwycięstw. Piwolo (P. d'Oisy) z Goninem i z Vigreux krążyli nad Śródziemnym morzem, gdzie z rekordowym rozmachem przelecieli 11 000 klm w ciągu 63 godzin lotu. Cornillon z Girardot nie zwracając uwagi na „niesprzyjające niebo" latali w szlaku Paryż—Bukareszt—Beyruth i zpowrotem, dokonując interesujących doświadczeń sterowania samolotu z pomocą radjo-urządzeń na dalekie dystanse przyczem, zachowano stały kontakt z paryską Radjo-Stacją na wieży Eiffla. Lotnicy ci demonstrowali się również przed angielską grupą „Royal Air Force", wzbudzając ogólne zaciekawienie swymi eksperymentami. Vitrolle znów z Lefevre latali do Marokko. Paryż—Cazablanka—Oran—Lizbona to etapy w szybkim tempie, niebywałym dotąd, przez nich przebywane.

Zasłużony działacz lotniczy, prezes Franc. Tow. Rozwoju Lotnictwa — świetny organizator zawodów lotniczych w Vincennes pod Paryżem i wypróbowany zarazem lotnik Maurycy Finat na swym płatowcu słabej mocy typu „Caudron 109" z motorem „Salmson 40 MK", chłodzonym powietrzem (z którym tryumfował w Zurychu oraz podczas Grand Prix w Clermont-Ferrand) dokonał rekordu światowego w locie okrężnym dla awionetek, przebył bowiem z pasażerem w ciągu 11 godz. 12' lotu — 1 146 kilometrów 834 m. zachowując przeciętną szybkość po 102 klm na godzinę, przy zużyciu 14 l. benzyny na godzinę. Finata nie zadowoliło jednak to zwycięztwo i dnia 22. X. biorąc swą małżonkę za pasażera wzbił się na tymże samym samolocie w powietrze lecąc wprost z Bourget do Berlina. Jego mistrzowska ręka przywiodła szczęśliwie awionetkę do celu podróży. Bez lądowania przebyto 868 klm w 8 godz. lotu. Finat ustanowił zatem nowy rekord dla dwumiejscowych turystycznych lekkich płatowców, który zalicza się do kat I. awionetek mających mniej niż 400 kg. wagi.

Lotnik Max Knipping wzniósł się w przestworza również na płatowcu „Caudron 109" z tymże silnikiem „Salmson 40 MK.", aby pobić czeski rekord zdobyty w locie na awionetce Praga—Rewel — 1 223 klm i po przebyciu 1 400 klm lądował lotnik ten w Królewcu, osiągając nowy rekord na najdalszy dystans dla awionetek jednomiejscowych — jednakże według ostatnich wiadomości rekordy

le znowuż znajdują się w rękach lotników czeskich... Jak trafnie przewidywaliśmy zdobyto wcale niezłe wyniki z pomocą silników „Salmson 40 MK“ chłodzonych powietrzem.



Projektowana sieć wewnętrznej komunikacji lotniczej we Francji.

Szkoda wielka, że ta gałęź przemysłu lotniczego tak po macoszemu była dotąd traktowana — że jednak zapomina się o tem, iż lotnictwo jutrzejsze będzie posiadać w użyciu przeważnie silniki lekkiej konstrukcji, o powietrznym systemie chłodzenia. Niewątpliwie mielibyśmy znaczniejsze postępy do dziś dnia, a lotnicy Thoret, Delmotte, Fronval niejednokrotnie dowiedli, jak pożytecznym jest silnik chłodzony powietrzem w płatowcu. Jak wiadomo, Blériot, Farman, Delagrange, Santos-Dumont i tylu innych ich naśladowców, zawdzięczają swój rozgłos i renomę ich udziałowi.

Współczesne samoloty wzbogacone są nadto w olbrzymi dorobek aerodynamicznych i technicznych własności, a silniki w mnóstwo ulepszeń mechanicznych, nie znanych w tamtej epoce lotniczej. To też w szczególności awionetki stały się dzisiaj dostępne każdemu jako ekonomiczne i łatwe w pilotowaniu. Aparat „Caudron 109“ naprzykład używa się dziś już w wojsku, gdzie spełnia rolę sztafety, będąc nieodzownym łącznikiem pomiędzy sztabem, dowództwem a podległymi jednostkami armji. W kołach fachowych zaś słyszy się coraz bardziej o użyciu lekkich awionetek do treningu pilotów, do nauki, do ochrony lasów, do transportów pocztowych, na usługi handlowców, kupców, komiwojażerów i o szerokiem rozpowszechnieniu tych płatowców w powietrznej turystyce prywatnej.

W epoce, kiedy Knipping i Finat z niezwykłym zapałem sięgają na Wschód i gdy w Argentynie oraz w Indo-Chinach ucztuje się na cześć lotnictwa Francji, lotnik francuski Marceli Doret świetny wirtuoz napowietrzny, pojedynkuje się z niemieckim „asem“ akrobacji w błękitach t. j. ze znanym lotnikiem Fieseler, zmierzając się z nim nad lotniskiem Berlina w obliczu 60 000 widzów. Loopingi, korkociągi, ślizgowe loty, pionowe wspinania się, wirowania, serpentyny, koziołki i sensacyjne śmiertelne rzuty, wypełniały urozmaicony program lotniczych zapasów, a po zamienieniu swoich samolotów rozgorzała konkurencyjna walka w powietrzu. Obaj lotnicy oddali się z osobna serji własnych produkcji, zżymającym krew w żyłach ewolucjom, z których zwycięzcą wyszedł lotnik Doret. Orkiestry z życiem zagrały żywiołową „Marsyljankę“ — ogłaszając rezultaty zawodów, podniesiono trzykolorowy sztandar francuski, który poraz pierwszy zatrzepotał obok niemieckich flag narodowych... a butny Kronprinz niby w „ścisłem incognito“ przebywający na match'u lotniczym



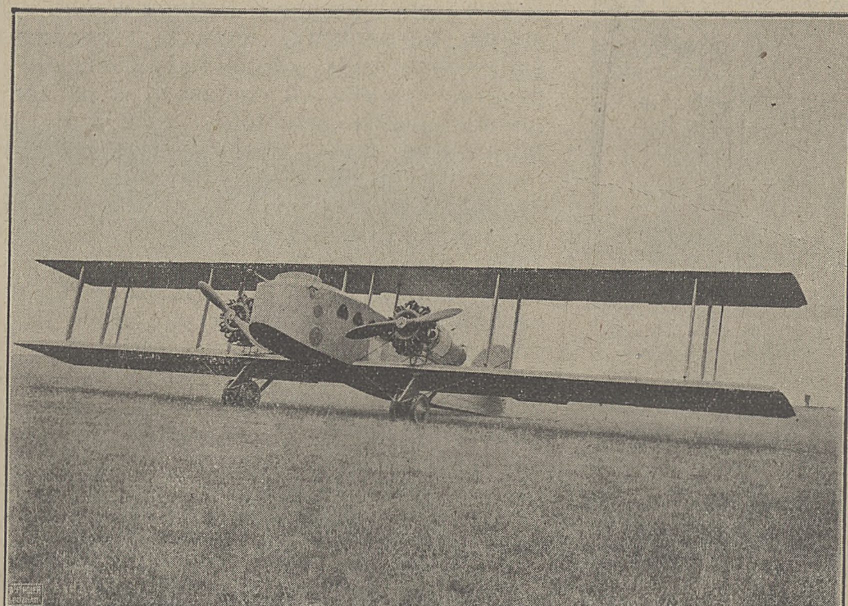
Powitanie w Bourget nowoczesnej Ewy — Miss Ruth Elder zapalonej zwolenniczki lindberginizmu...

— z niezbyt budującą miną opuszczał z pospiechem trybuny lotniska w Tempelhof.

* * *

Chociaż Francuzi zupełnie zrezygnowali z raidów nad Ocean Północny w roku 1927 to jednak rewanżowali się gdzieindziej, a na rok nadchodzący wiele sobie obiecują w lotnictwie. Od chwili nowych sukcesów daje się faktycznie zauważyć wzrost ogólnego zainteresowania się kwestjami lotniczemi u szerokich mas społeczeństwa i kapitał prywatny bierze inicjatywę w swe ręce. Niedawno temu naprzykład powstała tu nowa linja lotnicza założona przez znaną instytucję u nas pod firmą C. I. D. N. A., która otrzymała koncesję na eksploatację trasy Sofia-Konstantynopol, jako przedłużenie istniejącej linji. Odbyło się to dnia 1. X. a pasażerowie udający się z Francji do Turcji mają obecnie do wyboru linję Paryż - Białogród - Bukareszt - Konstantynopol lub Paryż-Białogród-Sofia-Konstantynopol, która to linja funkcjonuje trzy razy w tygodniu w obydwu kierunkach. Pod przewodnictwem marszałka lotnictwa angielskiego Sir Sefton Brancher'a i z udziałem franc. świata lotniczego uruchomiono częściowo, wielką nową linję napowietrzną Londyn-Indje Angielskie via Paryż - Lyon - Marsylja - Kair. Regularna komunikacja na tej linji ma się odbywać wiosną przy pomocy 5-ciu okazałych olbrzymów powietrznych zw. „Srebrzyste Ptaki“, z których 3 wspaniałe, komfortowo urządzone i znakomicie wyekwipowane brały udział w ceremonji przepełnione gośćmi z Anglji. Do opisu tej linji i jej urządzeń powrócę w jednym z następnych listów.

Ostatnio uchwalono tu ciekawy projekt. „Spójrzmy na Niemców — mówią Francuzi“ — oni tam nie śpią, wszystkie miasta i wsie posiadają codzienną komunikację napowietrzną pocztowo - pasażerską — tam wre życie lotnicze — trenują się piloci — ćwiczą wciąż mechanicy — praktykują fachowcy wszak trudno przewidzieć co jutro przyniesie“. Po jędrnych słowach — przystąpiono do czynu. I oto widzimy na str. 29 podobiznę projektu zorganizowania całego kompleksu nowych linji lotniczych, wiążących ze sobą większe miasta i ośrodki wewnątrz kraju. Nocne loty pocztowych płatowców zapewnić mają szybki przewóz nadawanych listów i pakietów, by te mogły być w ciągu kilkunastu godzin po wysłaniu rozdawane w dzień w poszczególnych miejscach najbardziej oddalonych od stolicy. Dalsze znów plany sięgają ku zaprowadzeniu stałej komunikacji powietrznej pomiędzy Francją a Republiką Chili Układy są w toku i połączenie to miałoby odbywać się w przeciągu 9-ciu dni.

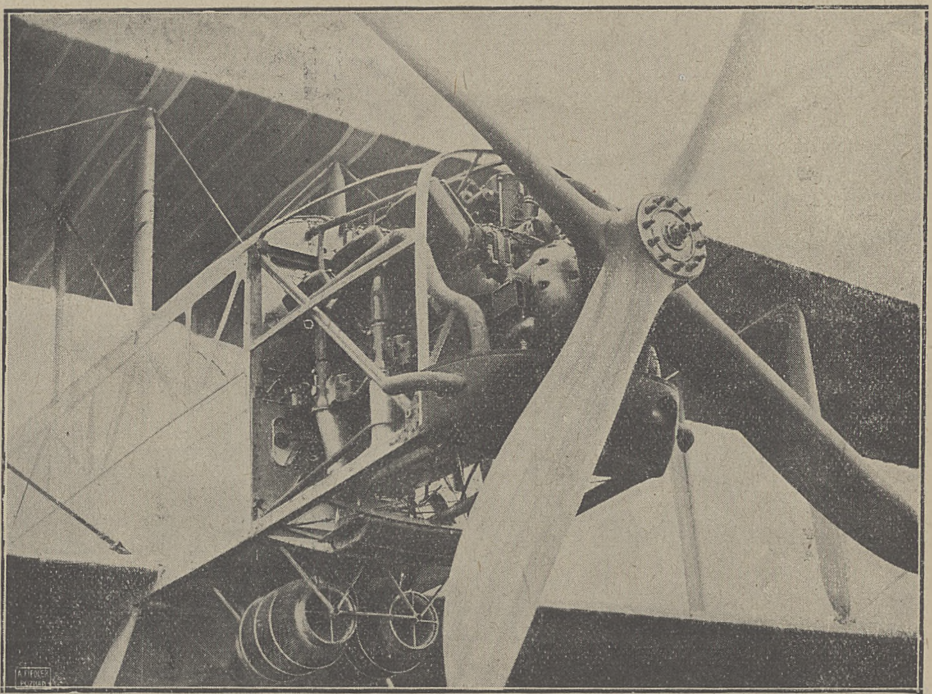


Nowy francuski płatowiec komunikacyjny z silnikami Gnôme - Rhône Jupiter.

W zakresie prac nad poprawą gospodarki w lotnictwie poczyniono duże postępy. We Francuskiej Izbie Deputowanych i w Pałacu Elizejskim oraz częściej debatują i naradzają się, a Mr. Bokanowski w roli ministra Lotnictwa zawzięcie się broni i odpiera ostrą krytykę jednostek wybitnych ze świata lotniczego jak ex-ministra Lotn. Laurent-Eynac, M. Flandin prez. Aéro-Klubu Francji, gen. Hirschauer i gen. Duval oraz cenionych posłów lotników MM. Couhé i Henry Paté, którzy potępiając dotychczasową politykę rządu w zakresie lotnictwa, wymagają odeń energicznych poczynań i jaknajdalej idących środków zapobiegawczych prowadzących do uzdrowienia stanu w aeronautyce. Oto jak w tej interpelacji brzmią konkluzje dotyczące niemieckiego wysiłku w organizowaniu potęgi lotniczej. „Gdzie mamy płatowce handlowe 50-cio tonowe? Gdzie są nasze motory jak lotniczy Diesel?

Gdzie mamy torpedowce - wodnopłaty, nasze samoloty bombardujące jak Niemcy? Czyż mamy jak oni 61 portów lotniczych przysposobionych do nocnej komunikacji napowietrznej?... — „Il manque une tête à notre pauvre aviation“ — z bólem twierdzi generał Duval, a parlamentarzysta lotnik Couhé ze stanowczością dopomina się: utworzenia Ministerstwa Lotnictwa, wyznaczenia licznych nagród na konkursy lotnicze, zawierania 10-cio letnich kontraktów z Tow. Lotniczemi i zabezpieczenia losu lotnikom — ich asekuracji oraz ich rodzin. *)

Budżet preliminowany na rok 1928 w sumie 180 miljonów franków nie zadawalnia sterników frac. lotnictwa i dalsze dyskusje wciąż trwają w Parlamencie nad ustaleniem specjalnych sum budżetowych na lotnictwo wojskowe, morskie i kolonialne, a ogólna wysokość budżetów ma wynieść miljard franków. Świetne preludjum — jest więc nadzieja, że zwrot nastąpi ku lepszemu. Nowym zgoła etapem na drodze rozwoju powietrznej komunikacji jest zaprowadzenie linji łączącej Paryż z Buenos—Aires. Od dawna projektowane połączenie to — dopiero obecnie urzeczywistnia się zawdzięczając szczęśliwym gestom lotników Costes i Le Brix. W tym celu ufundowano tu nowe przedsiębiorstwo lotnicze pod nazwą „Compagnie Générale Aéro-Postale“ ze znanym przemysłowcem M. Latécoère na czele, które to konsorcjum ma rozpocząć na wiosnę stałe przeloty transoceaniczne mając eksploatować linję przez 10 lat. Dopóki nieustanne postępy dokonywane w dziedzinie hydro-awiacji nie dozwolą na odbywanie lotów na całej przestrzeni — komunikację tę urządza się następująco: Z Tuluzy do Saint-Louis lądowemi płatowcami. Z Saint-Louis do Przyl. Gaj wodnopłatowcami. Z Przyl. Gaj do Noroha szybkobieżnymi statkami „Awizo“. Z wysp Noroha do Pernambuko wodnopłatowcami i z Pernambuko do Buenos-Aires samolotami lądowemi. W ten sposób prowizorycznie ma być przebywana odległość licząca 12 tysięcy 400 klm w ciągu 7 i pół dni zamiast 1 morskiej podróży okrętami. Projekt zaledwie wczoraj — piękna realizacja dzisiaj.



Silnik Farman 500 MK i jego umocowanie w płatowcu Farman.

Oto gorący oddźwięk bohaterskich porywów rycerzy błękitów, idących wytrwale naprzód do celu w walce z potężną, nieokiełzaną siłą przyrody.

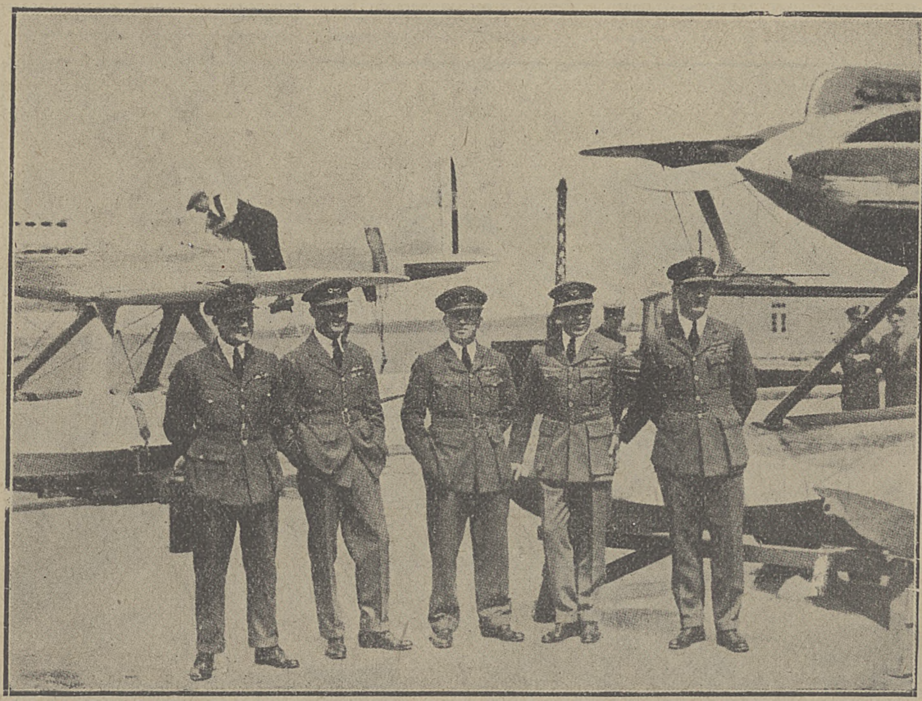
O otrzymanie monopolu na omawianą linję lotniczą, toczyły się długie walki pomiędzy rządem franc. a wszechniemiecką Lufthanzą i firmami „Junkers-Dornier“ mającymi zagorzałych popleczników swoich w Argentynie i Hiszpanji, gdzie szczególnie lotnik Franco pełen germanofilskich uczuć zabiegał o zrealizowanie projektu niemieckiego, będąc jak stwierdzono pod wpływem „pacyfisty“ Luthra ex-Kanclerza Rzeszy... Niemiłosierny jednak los, powstrzymał zakusy Niemców — ich okrzyczane bowiem hydroplany D. 1220 i D. 1230 ugrzęzły im, jak na złość na Azorach — nie mogąc z nich zerwać się do wzniosłych

*) *Zapytania te i zarzuty są jakgdyby żywcem wyjęte z życia Polski. Już bowiem czas najwyższy by i u nas pomyśleć o rozstrzygnięciu tych zagadnień, tak żywotnych dla lotnictwa. (Red.)*

polotów... a tymczasem Francuzi Costes i Le Brix oraz Mermoz i Negrin (ci ostatni w jednej dobie przelatywali z Tuluzy do wysp Saint-Louis i z powrotem) — opromieniwszy blaskiem chwały lotnictwo Francji, niewątpliwie przyczynili się do pomyślnego zakończenia układów o orjentacji argentyńsko-francuskiej i sprawili, że dano odkosza Zeppelinom z Friedrichshafen i „pokojowym“ gołąbkom z Dessau...

* * *

Opanowanie wszystkich napowietrznych szlaków jest najważniejszym zagadnieniem, które nurtuje ludzkość naszej ery. Śmiało rzec można, że jesteśmy w przededniu wielkiego tryumfu w walce z żywiołem powietrznym — że wszędzie ostateczne zawładnięcie przestrzenią stanie się faktem dokonanym, przechodzącym najśmielsze nasze oczekiwania i naszą wyobraźnię. Już rok 1927 dowodzi nam, że przelatywanie z jednego krańca świata na inny i przebywanie za jednym rozmachem tysięcy kilometrów powietrzem nie należy do rzeczy niezwykłych, boć nawet już i niewiasty rywalizują pod tym względem z męskim — marsowym rodem, bajecznie łącząc swój wrodzony wdzięk niewieści z niezwykłą męską odwagą.



Angielska eskadra w walce o puhar Schneidera. W środku zwycięzca por. Websier.

Nie sposób jest pisać o wszystkiem co w lotnictwie zaszło, ograniczamy się więc na przytoczeniu wypadków najciekawszych. We Francji, poza wizytą Legjonów Amerykańskich goszczonych zarówno i przez lotników, którzy na lotniskach w Bourget i w Villacoublay popisywali się przed nimi śliczną napowietrzną fantazją — podniebnymi zygzakami, arabeskami i ewolucjami szkoły wyższego pilotażu — gościł także Paryż amerykańską pilotkę — powabną Miss Ruth Elder wraz z jej ujmującym jak legendarny Paryż — partnerem — lotnikiem Jerzym Haldeman.

Miss Elder lub jak głosi fama „trés moderne“ Mrs. Womack — mężatka na lądzie, a dziewica w niebiosach, której zaiste nieba nie poskąpiły urody ni odwagi — adorując samolotom ruszyła 13. X. z New-Jorku do Paryża na pięknym monoplanie zamianowanym przy okazji na „American Girl“, a że wiarołomna tradycji lotniczej — jako że lotnikowi 13 nie dogadza — więc zły pech, ponad pełnym oceanem pęka rura dostarczająca oliwę i w nieszczęściu — szczęście — płatowiec opada tuż obok płynącego z ładunkiem nafty — holenderskiego statku „Barendrecht“, — kapitan którego ocala załogę ze szponów niechybnej śmierci.

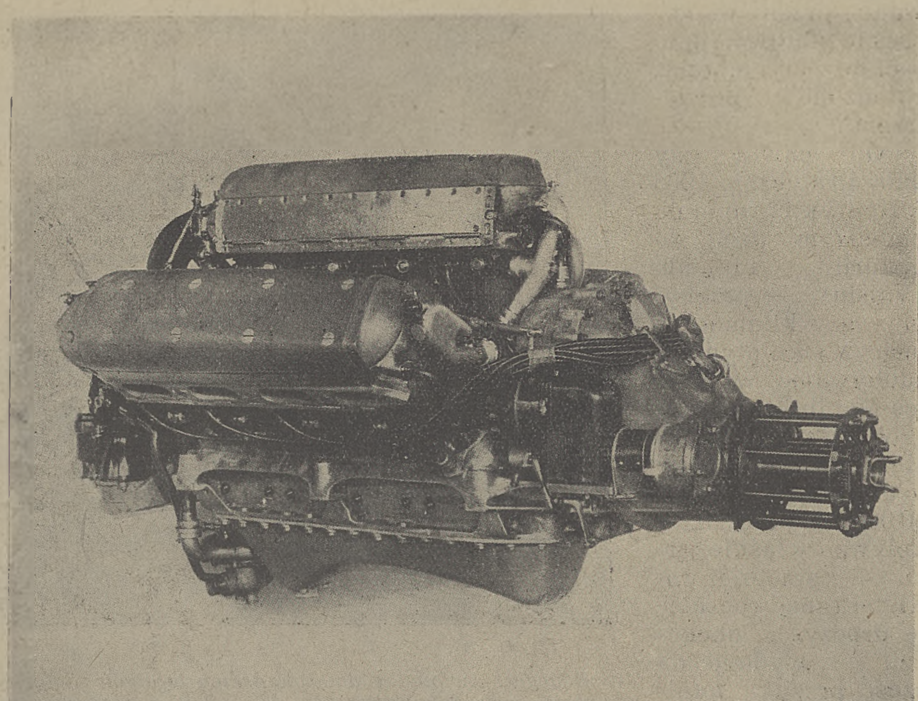
Cudowny epilog transoceanicznej lotniczej sielanki... a że Ruth Elder warta owacji, gdyż przeleciała 4000 klm nad oceanem — to też mknie z Paryża umyślny goniec z rączym Potezem i amerykańska „girl“ szybuje na nim od wrót Lizbony ku murom Paryża, gdzie zostaje po królewsku przyjęta. Ochłonąwszy z wrażeń lotniczka zwiedza metropolję, pociesza Mme Nungesser po utracie syna-bohatera, podziwia osobliwości i ściska dłoń swym admiratorom. Po kilkodniowej gościnie prywatnej u śpiewaczki Hanny Walskiej — żegna przed mikrofonem rozentuzjazmowaną ludność i powraca okrętem do Ameryki ze swym nieodstępnym towarzyszem kpt. Haldeman. Krótko potem w murach nadsekwańskiego grodu bawiła pełna wdzięku — heroini lotów nad oceanem, aktorka Lili Dillenz — pasażerka niemieckiego lotnika Loose — który przeceniając środki, zapragnął bez skutku jednakże — osiąść swym „Junkersem“ przed statuą Wolności — jako jeden

z pierwszych Europejczyków... Jak silne wrażenie pozostawia nieraz podróż samolotem dowodzi to, że wiedenka Lili Dillenz, porzucając deski sceniczne ze zapałem oddaje się dzisiaj lotnictwu i trenując się — pragnie być pierwszą z cór Ewy w poskromieniu żywiołów nad Atlantykiem Północy, z góry zastrzegając, że oględniej to uczyni, aniżeli nieszczęśliwa Amerykanka Miss Francis Wilson-Grayson, która zaginęła bez śladu w locie nad Oceanem, — okrywając się nimbem tajemniczości.

Król napowietrznej turystyki Alan Cobham, biorąc sześciu pasażerów na hydroplan Short „Singapore", wylatywał z Londynu w stronę Afryki, lecz w podróży tej nie powiodło mu się. Żona jego lubi samolot tak, jak i on — bierze przeto udział w wyprawie i święcie postanawia odtąd towarzyszyć mężowi w jego przedsięwzięciach. Brawo, miłe Panie. Istnieją i we Francji zdecydowane sportsmenki, towarzyszące mężom w ich lotniczej działalności, jak np. pani Finat. Ileż dzielnych żon lotników, posiadając ku temu okazję, szczęśliwemi by się czuło pójść za przykładem lady Cobham czy Mme Finat — tak jak reguła małżeńska głosi, że „żona męża nigdy nie opuszcza"... a zapewne i pośród polskich emancypantek, nadobnych naszych Czytelniczek, znajdziemy niejedne ochotne naśladowczynie Miss Ruth Elder, Dillenz, Nichols, Mme Finat, Cobham, Mrs Eliott-Lynn, lady Bailey czy tylu innych pań czarujących świat swą urodą — wdziękiem i męstwem zarazem — w to bynajmniej nie wątpimy.

Sensację niemałą wywołała tu wiadomość o dokonanym zwycięstwie w Wenecji nad plażą Lido w Konkursach napowietrznych — gdzie Anglik, porucznik Norman-Webster, ubiegając się o puhar Schneidera na swym hydroplanie „Supermarine", osiągnął niebywałą dotąd szybkość w locie płatowca — 450 klm na godzinę, co Francuzów w zdumienie wprawiło, boć i na tem polu wydarto im rekordy. W Wenecji wiele ciekawych rzeczy dla technika lotniczego było do podziwu — istna lekcja nielada — ostatnie udoskonalenia techniczne aeronautyczne utrzymane były dotąd w najgłębszej tajemnicy... to też żałuje się tu niezmiernie, że poza dwoma tylko przedstawicielami przemysłu lotn. inż. Paul, Louis Weiler i Dewoitine — nikt z konstruktorów francuskich więcej nie był tam obecny. Dziwne to naprawdę — wszak sama idea organizowania Zawodów Lotn. o Puhar Szneidera jest dziełem Francuzów.

Ostatnio Aero-Klub we Włoszech homologuje nowy rekord szybkości lotu na wodnopłatowcu. Oto lotnik włoski — major Bernardi przebywa 504 klm na godzinę. Są to naprawdę imponujące rezultaty ludzkich wysiłków. Do pięknych wyczynów praktycznych w lotnictwie możemy zaliczyć zakończony niedawno okrężny lot wokół Europy — dokonany na wielkim wojskowym biplanie „Farman-Super-Goliath" o dwóch silnikach „Gnôme-Rhône-Jupiter" po 480 MK. — Kap. franc. armji Labbé, wypełniając przewidziany program raidu, mimo złej pogody, wichru i deszczu — świetnie propagował materjał lotniczy francuskich sił zbrojnych. W rekordzie na wysokość, po odkryciu przykrej afery zdyskwalifikowanego lotnika Callizo — komendant włoskiej armji mjr. Donati wznosił się na wysokość 11 827 metrów na płatowcu „Ansaldo-Dewoitine" z motorem „Jupiter" (Gnôme-Rhône) 480 MK i rekord ten uznany zostaje dzisiej oficjalnie przez Międzynarodową Fede-



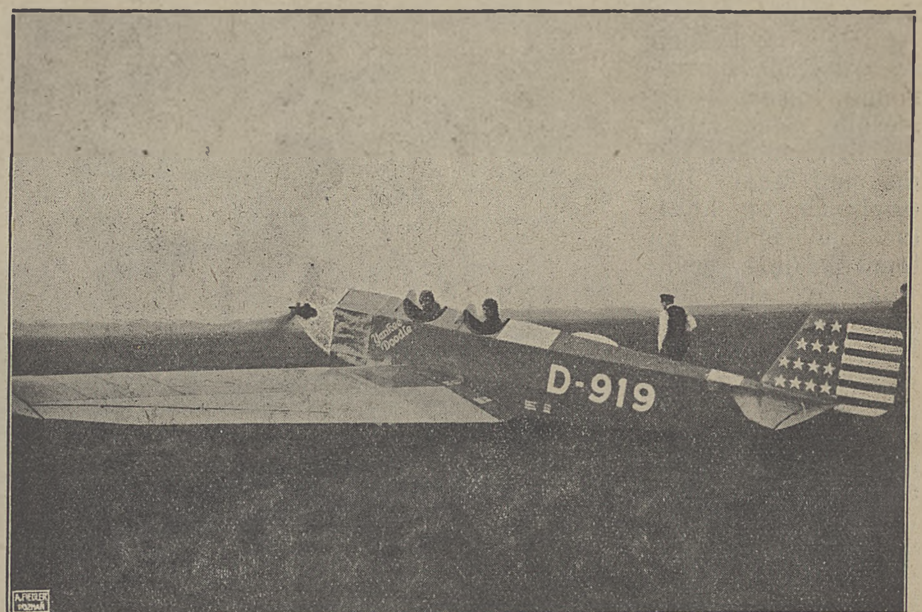
Silnik zwycięzcy konkursu o puhar Schneidera, Napier „Lion" 800 MK

rację Aeronautyczną jako jedyny ostatni tej kategorji. Do długiej zaś listy sukcesów silników „Jupiter“ chłodzonych powietrzem — zaliczamy nowe zwycięstwa: w Niemczech, wodnopłatowiec „Dornier-Super-Wal“ zaopatrzony w cztery silniki „Gnôme-Rhône-Jupiter“ — 2 000 MK — osięgał szybkość rekordową 209 klm 500 m na godzinę z pełnym ładunkiem użytecznym 4 000 kilo (płatowce te obsługiwać będą nową linję lotniczą Genua-Rzym-Palermo). We Francji, lotnik Paillard pilotując płatowiec zw. „L'Oiseau-Tango“ z silnikiem „Jupiter“ (Gnôme-Rhône) 480 MK przebył 1 000 klm z pasażerem i towarami t. j. z obciążeniem 1 000 kg, realizując jako szybkość 218 km 427 m na godzinę a ostatnio dystans 500 klm na tymże płatowcu przeleciał w ciągu 2-ch godzin 17'. Czy nie piękne to rezultaty — dokonywane przez współczesne płatowce, uposażane w motory, chłodzone powietrzem?

Od chwili gdy dnia 13 stycznia 1908 r. Henryk Farman na przeszłym dziś do historji — biplanie „Voisin“ — przebył pierwszy kilometr w locie zamkniętym — zdobywając w Issy-les-Moulineaux nagrodę Deutsch de la Meurtche — Archedeacon (w sumie 50 000 franków) — upływa właśnie 20 lat — przeto Aero-Klub Francji rocznicę tę uroczyście obchodził — wydając na cześć przodka lotników, Henryka Farmana i konstruktora „przedpotopowego“ samolotu „Voisin“ przemysłowca Gabryela Voisin, wspaniały bankiet w salonach hotelu „Claridge“ w Paryżu, w którym udział wzięło liczne grono mecenasów lotnictwa, konstruktorów i pilotów. Z racji jubileuszu, ku wspomnieniu notujemy — jak szybkie postępy poczyniono przed dwudziestu laty w zaraniu lotnictwa, a mianowicie:

Dnia 13 stycznia 1908 r. Henryk Farman 1 klm w locie zamkniętym,
„ 21 marca 1908 r. Henryk Farman 2 klm w locie zamkniętym,
„ 11 kwietnia 1908 r. Leon Delagrange 3 klm 925 m,
„ 30 maja 1908 r, Leon Delagrange 12 klm 750 m,
„ 22 czerwca 1908 r. Leon Delagrange 15 kilometrów,
„ 6 lipca 1908 r. Henryk Farnan 18 kilometrów,
„ 30 października 1908 r. Henryk Farman pierwszy turystyczny lot na biplanie „Voisin“ z Mourmelon do Reims,
„ 31 października 1908 r. Ludwik Bleriot pierwszy historyczny przelot na monoplanie z Toury do Arthenay i z powrotem.

Piękne to karty dziejów lotnictwa a jubileuszowy, aeronautyczny rok 1928 nieomylnie przyniesie nam wielkie zdobycze, szczególnie w dziedzinie lekkiej turystycznej awiacji, co niewątpliwie wpłynie na znaczny wzrost nowych szeregów adeptów i adeptek dla lotnictwa — tych właśnie, którzy dziś jeszcze może mianują się sceptykami.



W Bourget: Awionetka amerykańskich lotników Seipelt'a i Kern'a w locie dookoła Europy, monoplan-dolnopłat „Klemm-Daimler“ z silnikiem „Mercedes“ 20 MK.

W czasopiśmie „Manchester Guardian“ czytamy ciekawe rewelacje o nowym wynalazku, dokonanym w Anglji. Kurjozum stanowi maszyna latająca o ruchomych, bijących skrzydłach, w budowie wzorowana na albatrosie. Ornitopter ten nowej koncepcji — jest genjalnym dziełem kapitana Wiktora Dybowskiego. Lotniczy aparat Dybowskiego posiada następującą charakterystykę: długość 3 m. 66, rozpiętość 7 m. 625. — waga 60 kilo — konstrukcja z aluminjum — uszkieletnienie z rur stalowych. Wzlot odbywa się przy pomocy rozbiegu człowieka, będącego w leżącej pozycji, który nogami porusza skrzydła — rękoma sterując machiną. Przyrządem tym latający człowiek jest w stanie wzbić się na

wysokość 1 000 mtr. latając z szybkością od 25—40 klm na godz. Człowiek, naśladując anatomję ptaka — wciąż studjuje zagadnienie lotu w przestworzach o własnych siłach — bez pomocy motoru i wysiłki jego szybkim tempem zmierzają ku urzeczywistnieniu... Kto wie? — Być może, iż doczekamy się szczęśliwych chwil, a marzenie Ikara najzupełniej się ziści...

Powszechnie liczono, że jesienią będą otwarte podwoje paryskiego Grand-Palais, by w nim Salon Lotniczy mógł zagościć — jednak zawiedziono się, a miast Salonu Awiacji urządzono nie mniej ciekawą wystawę samochodów — XXI Salon Automobilowy. (Salon Lotniczy ma odbyć się w lecie br).

Poczuwamy się do miłego obowiązku zanotować powyższe wydarzenie głównie z tego względu, że w zachwycającej rewji niezliczonej ilości samochodów — wśród pięknej apoteozy międzynarodowego przemysłu automobilowego, z prawdziwą dumą podziwialiśmy tutaj pierwsze polskie samochody marki „Ralf-Stetysz“ — które w ciągu dwóch tygodni były przedmiotem ogromnego zainteresowania tysięcy osób, zwiedzających Salon w Paryżu i nieprzebranych tłumów publiczności, przybyłej z całego świata. Jedynie fabryka automobili „Ralf-Stetysz“ zdołała świetnie przystosować swoje samochody do ciężkich nieraz warunków ich użycia po trudnych do przebycia terenach. By bez trudności i ryzyka móc posuwać się po złych drogach i z łatwością pokonywać wszelkie przeszkody — samochód „Stetych“ zbudowano w ten sposób, że wszystkie jego organy umieszczone są na wysokości 30 cm. powyżej terenu, dzięki czemu wóz ten może śmiała przebywać najgorsze drogi, nie zaczepiając ani kamieni ani kopców, co szczególnie na naszych polskich drogach daje się niestety kierowcom odczuć. Urządzenie to nie ujmuje jednakże estetycznej linji całości ni elegancji kształtów samochodu „Stetysz“ — karoserja którego utrzymaną jest na poziomie o 50 cm. od ziemi.



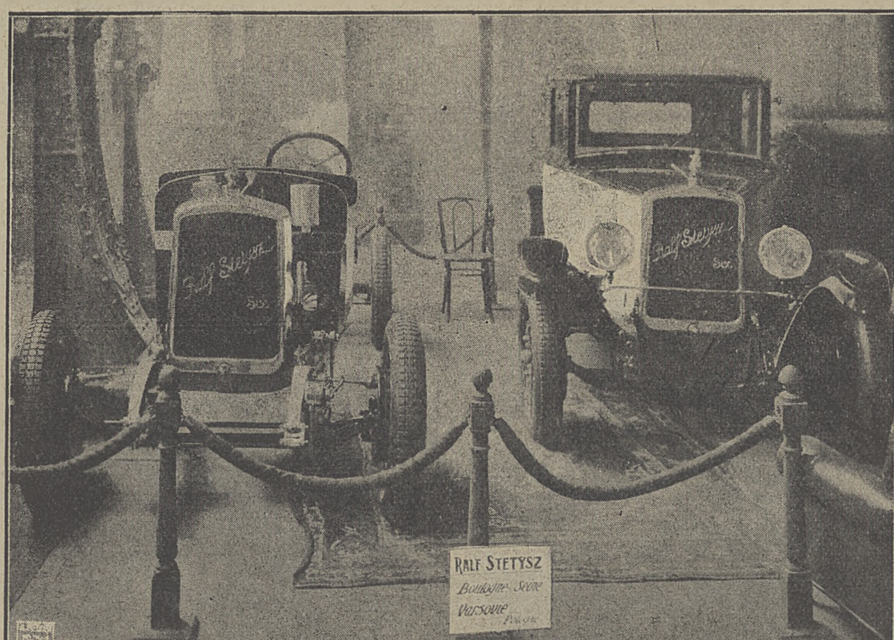
St. Moritz — miejsce olimpjady zimowej. Zdjęcie lotnicze.

Dyferencjały eksponowanych w Salonie modeli (jeden 4 cyl. 1 500 cm^3 i drugi 2 litr. 760 cm^3 — 6 cyl. — które widzieliśmy z ilu-

stracji standu „Stetysza“) — mogą być zablokowane, a unieruchomienie satelitów następuje zapomocą manewrowego drążka, ulokowanego tuż przy siedzeniu, kierowcy a działającego na dodatkowy satelist. Nowy system podobnego urządzenia ma to zadanie, że zapobiega buksowaniu kół samochodu — tylne osie bowiem, będąc złączone, dają równomierną siłę napędową na dwa koła. Przyrząd ten charakteryzuje wszystkie samochody „Stetysz“ dając im możność posuwania się po najlichszych drogach, błotnistych i ślizkich terenach, najgłębszych śniegach i piaskach, a w szczególności na spadkach posiada doniosłe znaczenie dla kierowcy. Podwozie zawieszone jest z przodu na normalnych półeliptycznych wzmocnionych resorach, składających się z szerokich piór, a tylna część uposażona została w poprzeczne, przeciwlegle leżące w formie X — dwa wytrzymałe, silne resory zmocowane z jednej strony na stałe do ramy podwozia, a z drugiej opierające się na osi oscylacji. Całość urządzenia dopełniono amortyzatorami typu Houdaille. Wspomniany system zawieszenia ma dobrą zaletę — daje bowiem elastyczność bez zarzutu i zapewnia maksimum stateczności samochodu w ruchu. Racjonalnie przestudjowane ochładzanie silnika chroni motor „Stetysza“ od wpływów niskiej lub wysokiej temperatury, a specjalnie zastosowany przyrząd zapobiega zatrzymaniu się silnika w drodze w wypadku wadliwej cyrkulacji smaru i benzyny.

W kraju o wysokiej kulturze technicznej, jakim jest Francja, gdzie rozwój automobilizmu postępuje szybko naprzód, gdzie liczy się obecnie przeszło miljon samochodów w użyciu, a liczba ich systematycznie wzrasta i gdzie walka konkurencyjna oraz stale potęgujące się wymagania nabywców współdziałają na liczne udoskonalenia i nowe koncepcje — polski samochód zdobywa uznanie i walne zwycięstwo — budząc podziw nietylko u laików, czy przeciętnych znawców — amatorów ale u fachowców, najbardziej doświadczonych techników automobilowych — to też naprawdę możemy być dumni, że choć na tem polu w technice nie pozostajemy w tyle, dotrzymując kroku kulturalnym państwom Europy.

Nie byliśmy w stanie, jak dotąd przynajmniej — okazać się na światowym rynku — własnej budowy — polskim płatowcem albo silnikiem lotniczym (w czem jednakże potrafił nas wyprzedzić mniejszy liczebnie naród czeski) — wystawiamy więc pierwszy polski samochód, który swą zajmującą konstrukcją i nowymi pomysłami — wprawia w zachwyt ogół interesujących się postępem techniki, a dzieło to możemy zawdzięczyć osobistej zasłudze inż. hr. Stefana Tyszkiewicza, znanego polsko francuskim sferom automobilowym i lotniczym — niestrudzonego działacza i założyciela firmy „Ralf-Stetysz“, który nie szczędząc swego kapitału, wysiłków i swej cennej pracy zabiega obecnie o jaknajszybsze rozpoczęcie produkcji swych wozów w Polsce. Dzisiaj samochód „Stetysz“ wykazuje swą wielką wartość na szlakach całej Europy — w naszym kraju daje się zaszczytnie poznać, a ostatnio w Grand-Palais prezentując się w Paryżu na Międzynarodowej Wystawie — wzbudza powszechny sza-



Stadjon „Stetysza“ w 21-szym Salonie Automobilowym w Paryżu.

cunek dla polskiej twórczości i zbiera zasłużone pochwały dla jedynej przedstawicielki naszego przemysłu samochodowego zagranicą — firmy „Ralf-Stetysz“, o której jaknajpochlebniej wyrażają się na swych szpaltach wszystkie prawie europejskie pisma fachowe. Tuszę przeto nadzieję, iż echa o twórczej myśli polskiej poza granicami Rzeczypospolitej, przyjęte u nas będą z zadowoleniem i że poczynania osób, przysparzających sławę polskiemu imieniu, niewątpliwie spotkają się z życzliwem poparciem całego społeczeństwa polskiego, śledzącego z tak wielkiem zainteresowaniem każdy objaw rozwoju techniki.

M. Radwan-Przypkowski.

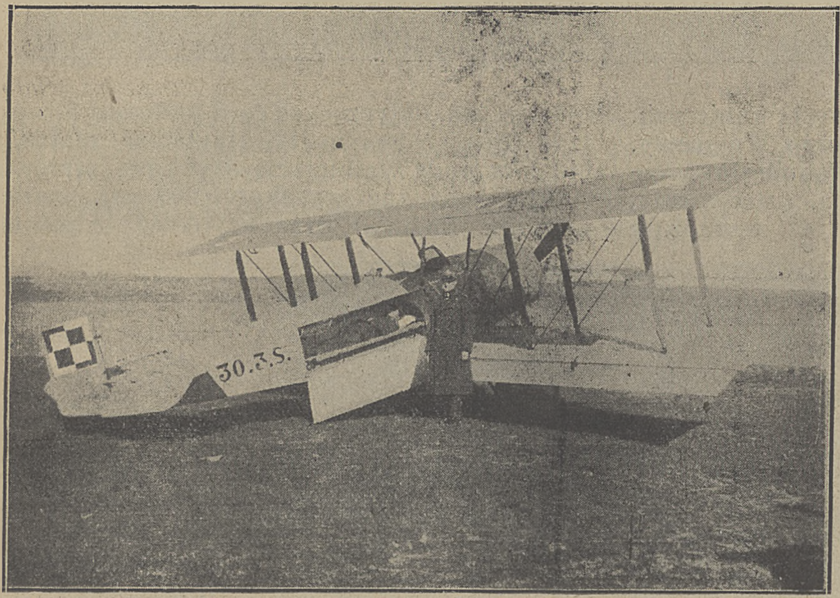
Triumf polskiej techniki lotniczej.

Nowy samolot szkolny Bartel M. 4 konstrukcji inż. R. Bartla, członka Z. L. P. (silnik Walter 85 MK).

W okresie największego ogólnego rozprężenia i upadku ducha w firmie „Samolot“ przeżywającej rozpaczliwy kryzys gospodarczy, biuro konstrukcyjne pod kierunkiem swego szefa inż. pilota R. Bartla nie ustawało w wytężonej pracy, z wiarą w zwycięstwo hartu ducha! Mimo pogorszonych warunków materjalnych z powodu kryzysu, który boleśnie dotknął cały personel fabryczny — pp. Medwecki, Nowakowski i Różanecki, pracownicy biura konstrukcyjnego, oraz pp. Nowak i Offierski zawsze chętnie współpracowali i sumiennie wywiązali się z powierzonych im zadań.

Na warsztacie, oddział studjum z pp. Wacławem Szneidrem i Niestrawskim na czele, pod osobistym nadzorem Biura Konstrukcyjnego, również ze swej strony dokładał usilnych starań do szybkiego i dobrego wykonania nowych konstrukcji. W sierpniu w fabryce „Samolot“ wypróbowano w locie, z dobrym rezultatem, zupełnie oryginalną przeróbkę samolotu H. 28 na samolot sanitarny. Z zamówionych przez Dep. IV. Lotnictwa serji 16 sztuk tego typu płatowców sanitarnych ma na wykończeniu f. „Samolot“ ostatnich kilka płatowców.

Od kwietnia 1927 r. w studjum fabryce „Samolot“ zaczęto również budowę nowego płatowca szkolnego „B. M. 4“ z silnikiem Walter 85 MK.



Stanitarny płatowiec zbudowany w „Samolocie“ dostarczony na zamówienie L. O. P. P. do Krakowa, gdzie pełni służbę dowozu w wypadkach nagłych, wymagających zabiegu chirurgicznego. Cena przewozu chorego równa się cenie bil. 2 klasy pociągu.

I oto dnia 20 grudnia 1927 Sp. Akc. „Samolot“ święciła wspaniały triumf lotniczy, dając na „gwiazdkę“ polskiemu lotnictwu bardzo udany typ samolotu — na lotnisku w Ławicy odbył się próbny lot nowego płatowca szkolnego „B. M. 4“. Lotu tego dokonał z wielkiem powodzeniem pilot fabryczny p. Hołodyński zabierając ze sobą jako pasażera p. Schneidra. Po próbnym locie płatowca pilot p. Hołodyński dokonał następnie dalszych kilku brawurowych lotów z ewolucjami (looping, renversement, ostre wiraże i. t. d.) mających na celu bliższe określenie właściwości nowego płatowca. Rezultat tych prób w całej pełni

ziścił nadzieję konstruktora, oraz Sp. Akc. „Samolot" pokładane w tym płatowcu. W dniu 11 stycznia 1928, dokonał lotu bawiący w tym czasie w Ławicy szef wojskowego nadzoru technicznego polskich wytwórni lotniczych, znany pilot p. mjr.-inż. Makowski z Warszawy, którego wspaniałe ewolucje (looping renversement, padanie liściem, spirala, ostre wiraże, i t. d.) na płatowcu „B. M. 4" wzbudzały ogólny podziw. Od 20. I. do 27. I. 1928 r. na podstawie zlecenia Dep. IV. lotnictwa oficer odbiorczy p. por.-pil. Halagiera wraz z oficerem nadzoru technicznego Sp. Akc. „Samolot" por.-pil. Gruszkiewiczem dokonali kilku emocjonujących lotów odbiorczych, bez względu na silny wiatr i mróz. Dostarczali oni cennych spostrzeżeń, dotyczących cech płatowca. Stwierdzili również maximalną szybkość płatowca 140 klm./godz., minimalną szybkość płatowca 60 klm./godz. (na wysokości 200 mtr. według wskazań Badin'a) oraz szybkość lądowania około 55 klm./godz. Dokonali oni dwu lotów na wysokość 1.500 m. oraz 3.300 m., pułapu jednakże nie osiągnęli z powodu złego fukcjo-

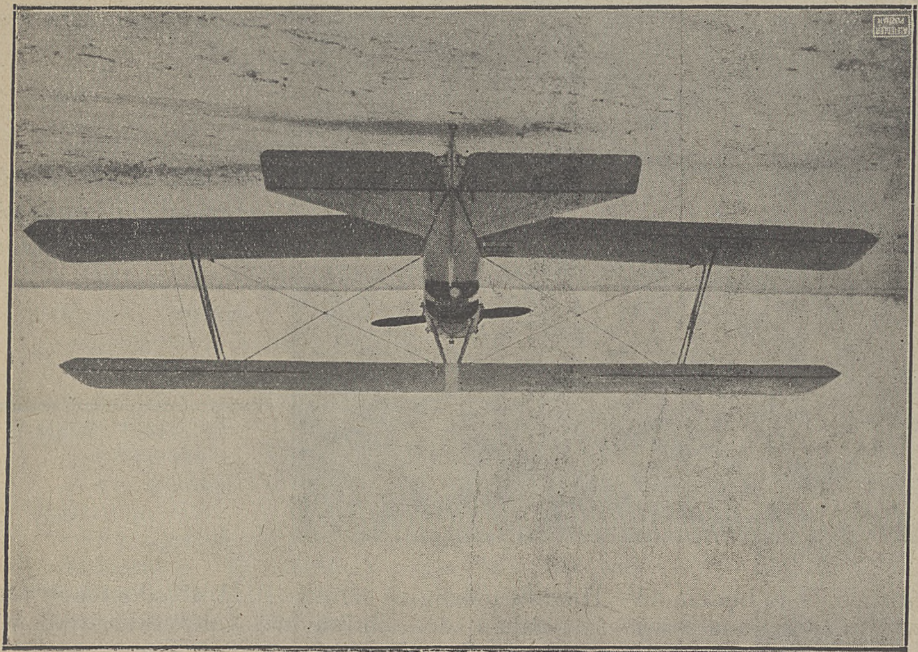


Samolot „B. M. 4" z przodu.



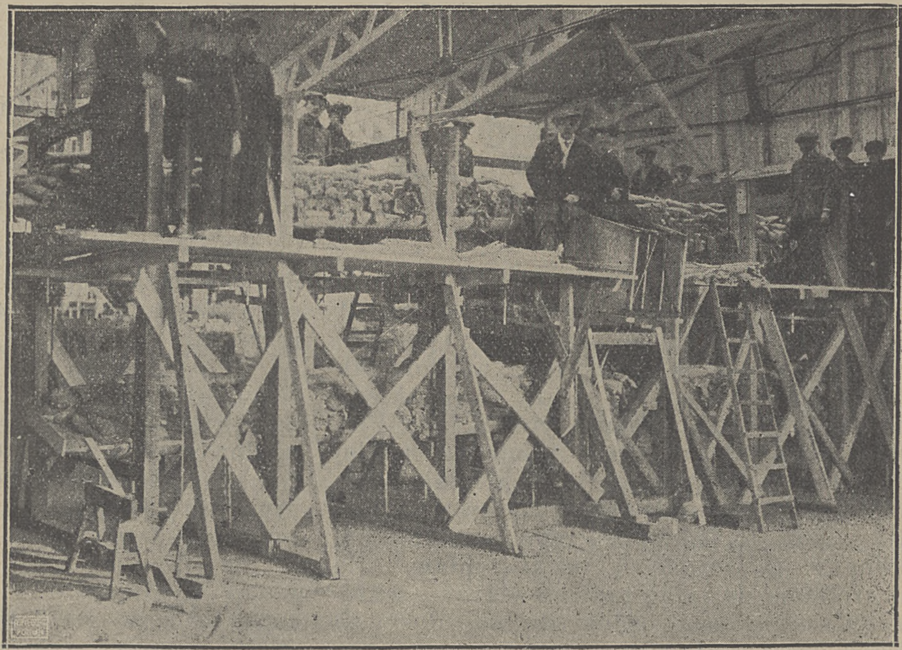
Samolot „B. M. 4" z boku.

nowania silnika. Samolot „B. M. 4“ ogółem dokonał 16 lotów. Na podstawie zebranych informacji i obserwacji, „B. M. 4“ posiada krótki start, łatwe i bardzo miękkie lądowanie, poza dobrymi właściwościami aerodynamicznemi, posiada również duże zalety konstrukcyjne i wytrzymałościowe. Konstrukcja jest prosta, tania i silna. Próba statyczna, od-



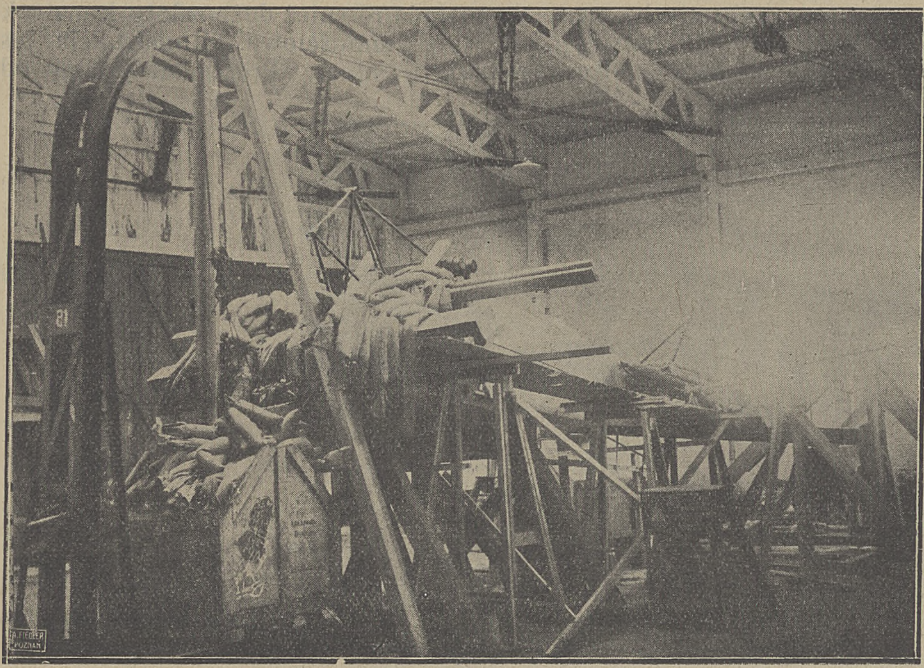
Samolot „B. M. 4“ z tyłu.

dobrą szybkość wznoszenia się, świetne właściwości w locie ślizgowym, duża stateczność i dobre reagowanie na stery w każdej sytuacji. Tendencji do korkociągu lub ślizgania byta w dniu 1. XII. 1927 r. oraz 1. I. 1928 r. wykazała wytrzymałość komory płatowej n = 9 (przy n = 10 nastąpiło złamanie tylnej podłużnicy górnego lewego skrzydła), oraz wy-



Próba wytrzymałości komory skrzydłowej.

na skrzydło płatowiec ten nie objawia, przypominając swymi właściwościami lotu i stateczności znany w lotnictwie polskim pościgowy płatowiec Fokkera D. VII. Płatowiec „B. M. 2“ trzymałość kadłuba i płatów ogonowych n = 12. Próba wytrzymałości lotki dała obciążenie na m² 200 kg. Oficjalnie wytrzymałość konstrukcji ustalona została na gwarantowane



Kadłub „B. M. 4“ obciążony piaskiem dla próby wytrzymałości

n = 9. „B. M. 4“ w krótkim czasie będzie dostarczony do Warszawy w celu zademonstrowania i poddania go oficjalnym badaniom w locie. Obecnie w firmie „Samolot“ wre praca nad budową drugiej sztuki „B. M. 4“, dostosowanej jednakże do silnika inż. Zalewskiego 80 MK oraz silnika „Le Rhône“ 80 MK.

B. O.



POLSKA.

Metalowy samolot pościg. „Vibault VII C“. W drugiej połowie ubiegłego miesiąca odbyły się w Warszawie na lotnisku Mokotowskiem pokazowe wzloty francuskiego samolotu bojowego *Vibault* typu VII C. Płatowiec ten jest w użyciu w armji francuskiej od lat trzech bez mała; licencję na wyrób jego zakupiła również Anglja dla swojej „Aircraft“. Jest to jednopłat, typu pościgowego, wykonany *całkowicie* z duraluminium. Ze stali zrobione są tylko główne wiązania szkieletu, podwozie oraz osada silnika. Pokrycie kadłuba oraz powierzchni nośnych wykonane jest z blachy duralowej, wzmocnionej żeberkami z duralu, umocowanemi na gwintach. To wzmocnienie, będące specjalnością wytwórni „Vibault“, usztywnia zarazem powierzchnię płatowca i czyni ją odporną na wygięcia. Samolot posiada pozatem ciekawą amortyzację podwozia (złożonego z 2-ch półosi) a zwłaszcza pazura, opartą na systemie oleopneumatycznym.

Oto ogólne cechy „Vibault“ VII C[1]):

rozpiętość płata 11 mtr.
powierzchnia nośna 25 mtr.
ogólna waga z rynsztunkiem (4 karabiny maszynowe 2000 naboi) 1450 kg.
szybkość 235 klm.
szybkość wznoszenia się 6 tysięcy metrów w 17 minut.
pułap 8500 mtr.
zapas benzyny na 3 godziny lotu
silnik „Jupiter“ 450 MK.
płatowiec zachowuje sę samą szybkość do wysokości 6000 mtr.

Samolot demonstrował w obecności Szefa Departamentu IV płk. pilota S. G. Rajskiego oraz wyższych oficerów lotnictwa, wybitny

pilot francuski Gustaw Douchy. Chociaż młody wiekiem — zalicza się p. Douchy wraz ze znanym lotnikiem Bossoutrot do najpierwszych pilotów bojowych wojny światowej — to też mieliśmy sposobność ocenić mistrzostwo jego, patrząc się na akrobację, czynioną na wysokości 200—400 metrów z elegancją i spokojem.

W czasie demonstracji — „Vibault" VII C atakowany był przez 2 nasze spady, które nacierały na niego z tak bliska, że jeden z nich przelaciał nad p. Douchy — według jego słów własnych — w odległości zaledwie jakichś dwóch metrów.

T. K.

Konkurs! Zarząd Główny L. O. P. P. ogłasza konkurs na wzorowe opracowanie następujących 3 tematów:

1. Dlaczego musimy mieć silne lotnictwo?

Pogadanka dla młodzieży szkół powszechnych wiejskich.

Broszura — 8-mka — około 16 str. druku.

2. Zastosowanie lotnictwa w życiu współczesnem.

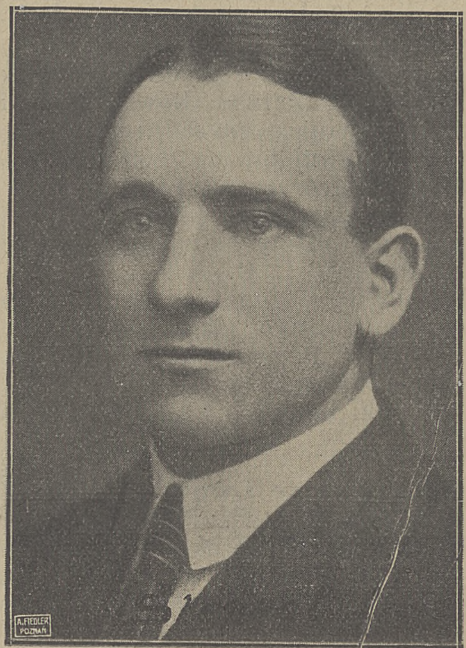
Podręcznik dla prelegentów L. O. P. P. pracujących w szkołach średnich, ułożony według zasad programu Sekcji Zarządu Głównego L O. P. P. do spraw młodzieży — z ilustracjami i wykresami.

Broszura — 8-mka — około 100—120 str. druku.

3. Udział wojska i społeczeństwa w obronie lotniczej kraju.

Podręcznik do celów jak w punkcie 2-gim — z ilustracjami i wykresami.

Broszura — 8-mka — około 120—150 str. druku.



Ś. p. Paweł Stenzel,
członek Z. L. P. zginął tragicznie 21. I. 28 w Lidzie.

JAN NIWIŃSKI.

Skrzydła miłości.

CZĘŚĆ DRUGA.

1

ROZDZIAŁ I.

Łapy śmierci.

Wjechali w las. — Koń stąpa miękko po świeżym śniegu. Przychylone gałęzie zwisają nad głowami. Wiatr, co na chwilę ucichł, porywa się znowu i niesie tumany wirujących. śnieżyn. Felek rozmyśla. Z pod drzew, z ciemności wypełzają obrazy dawne i ..... przepadają!

— Teraz mam tylko swojego porucznika! On mnie wyratował kiedy bolszewiki na eskadrę w nocy napadli — teraz ja.

I takie ciepło dobre rozlało się w piersi Felkowi, że mu się udało, że żyje kochany porucznik — „uratowany".

— I będzie żyć! wyrwałem go śmierci i nie dam!

I marzy się Felkowi ciepły jasny dzień. Razem śpią na lotnisku. Ktoś woła. — Wstają. — Idą do maszyny. Felek kręci śmigło, a porucznik komenderuje! — Kontakt! — Wyłączony!

Zapuszcza Felek motor, a on wciąż nie rusza. Już taki zmęczony — tchu braknie. — A śmigło wciąż zarzuca..... Kontakt! — Wolny! — Hej! — Panie motor?!!

Kiwa się Felek na saniach i śpi, kamiennym snem znużenia mamrocząc. — Panie silnik, co to ma znaczyć?!

— — — — — — — — — — — — —

Tymczasem Maryś odzyskał przytomność.

— Gdzie jestem? — Słyszy, jakby coś capało. — Raz, dwa, trzy, cztery.... Już nie może liczyć, nie pamięta jak to dalej... Co to się stało? i dlaczego..... nie pamięta?

Syk taki — i sunie, wyślizguje się coś — to wyżej, to w dół... Otwiera oczy i coś zimnego na oczy spada. I tak strasznie duszno! Szarpie ubranie na piersiach.

— To już chyba śmierć! Zebrać myśli, jeszcze raz spojrzeć.

Pamięta — dawniej były obrazy — ludzie — teraz nic — pustka.....

Prace należy nadesłać do Biura Zarządu Głównego L. O. P. P. w Warszawie, ul. Długa 50 do dnia 1-go lipca 1928 r.

Prace nie mogą być podpisane i winny być zaopatrzone w godła.

Nazwiska autorów należy umieścić w zapieczętowanych kopertach, zaopatrzonych w te same godła.

Za najlepsze i bezwzględnie nadające się prace do druku Zarząd Główny L. O. P. P. wyznacza następujące nagrody:

Za pierwszą pracę 500 zł.
Za drugą pracę 1.000 „
Za trzecią pracę 1.500 „

Prace nagrodzone stają się własnością Zarządu Głównego L. O. P. P.

Prace nienagrodzone, a kwalifikujące się do druku mogą być zakupione rzez Zarząd Główny L. O. P. P. na zasadzie osobnego porozumienia z autorem.

Skład sądu konkursowego będzie podany później.

Wiadomości ze Lwowa. Zarząd Związku Awiatycznego stud. Polit. Lwow. przystąpił do organizacji Aeroklubu Akademickiego we Lwowie. Skład tymczasowej komisji organizacyjne stanowią panowie: Piętkiewicz, Grzeszczyk i Laskowski.

Dnia 29. I. 1928 r., o godz. 15-tej odbyło się nadzwyczajne walne zebranie Z. A., które przez aklamację mianowało prof. Dr. M. Hubera, długoletniego kuratora związku, członkiem honorowym.

Dr. M. Huber, profesor katedry Mechaniki technicznej na Politechnice Lwowskiej, został przeniesiony na Polit. Warszawską.

Departament lotnictwa zgodził się na loty pasażerskie członków Z. A. w eskadrze treningowej 6 pułku lotniczego.

Powszechne zainteresowanie we Lwowie budzi wiadomość, że prof. Huber przed swoim odjazdem do Warszawy staraniem Z. A wygłosił dnia 16 lutego na Politechnice Lwowskiej, wykład z dziedziny Statystyki Konstrukcyj lotniczych.

W warsztatach parkowych 6-go pułku lotniczego w Skniłowie znajduje się Fokker F VII z silnikiem Bristol Jupiter 500 MK. („Princes Xenia“) na którym dnia 16. XI. 1927 w drodze do Indyj lądowali przymusowo w Mszanie (pod Gródkiem) dwaj Anglicy a mianowicie: kpt. Mac Intosh i Bert Hinkler. Przy lądowania Anglicy uszkodzili skrzydło, podwozie, oraz śmigło (zgięte). Po oszacowaniu szkody przez Tow. Asek. będzie on prawdopodobnie w tutejszych warsztatach naprawiany i Anglicy w dalszym ciągu będą mogli lot swój kontynuować.

Pierwszy przewóz chorego samolotem sanitarnym w Krakowie. W środę, dnia 1. 2. br., przewiózł samolot sanitarny 2 pułku lotniczego w Krakowie Jana Taba-

---

Czuje, że gdyby związał myśli, — ale nie może..... I śnić się coś zaczyna.

Nieprawda, to nie sen — widzi wyraźnie:

— Tam skradają się! Rzuca się na nich, bije! Nagle jeden wielką łapą chwycił. Targa, przebił żebra i płuca wywłóczy. — Dusi! dusi! — już! Zwaliło się wszystko i śnieg zimny pada płatkami.

— — — — — — — — — — — — — — —

Obudziło Felka szarpnięcie za rękaw, cichy jęk i kaszel chrapliwy.

Pochylił się nad porucznikiem. Podniósł nieco jego głowę. — Maryś chce mówić — słowa ciche ledwie słyszalne.

— Tak dużo — dużo.....

— Czego dużo? — pyta Felek.

— Dużo wrogów — nieprzyjaciół.....

— Tu jesteśmy bezpieczni. — Jedziemy do szpitala, tłomaczył Felek.

— Tak? — Maryś spojrzał już przytomniej.

— Do szpitala. — Ale ja pewnie, Feluś, — już nie dojadę — bo i poco? Tu zakop gdzie w lesie, krzyża nie stawiaj, bo i tak bolszewicy. — Rozbita głowa — rozbita. — Życia mi nie żal, tylko, że jeszcze..... Feluś, myśmy swoje zrobili — co? Jak tam było powiedz, bo ja nie mogę sobie nic przypomnieć..... Powiedz dokładnie. — Mnie pamięć uciekła całkiem przez tą dziurę, a chciałbym wiedzieć, nim....

I Felek opowiada, a łzy mu na oczy wypełzły zdradliwie.

Gdy kończył: — Dwie prochownie. — Dwie łzy się toczą po bladych Felkowych policzkach, a na czole płonie piętno krwawe — lotniczny znak, wykreślony przez oprawców.

Porucznik wyciągnął rękę, mówi:

— Dzielnie się spisałeś, Feluś! Daj pyska, niech cię ucałuję. Morowy z ciebie chłopak. — Bracie! I wtedy oczy zwilgły — usta zadrżały.

— A gdybyś kiedy — gdybyś do Polski.....

Słowa rozszarpane dreszczem rozpadły się w strzępy jęków, usta wyrzucały jeszcze jakiś bełkot.

— Felek porwał go w ramiona.

— Nie — nie. — Nie dam! Nie dam!

Przyciska porucznika swego do piersi — tuli — osłania rękami, jakgdyby wydrzeć go

czyńskiego, lat 60, z Wólki Żydowskiej, odległej 90 klm w linji powietrznej od Krakowa, ciężko chorego do zabiegu chirurgicznego do jednego ze szpitali w Krakowie.

Drogę odbyto wciągu niespełna godziny na aparacie typu Hanriot z Polskiej Wytwórni Samolot w Poznaniu. Przewiezienie chorego narmalną drogą wymágałoby 13 godzin podróży częścią końmi, częścią samochodem a w końcu koleją. Chory zniósł transport powietrzny bez najmniejszych dolegliwości i czuł się dobrze po nim. Przybycia chorego na lotnisku oczekiwali: szef sanitarny Korpusu pułk. dr. Korolewicz z ppułk. dr. Miziurą, mjr. dr. Bartoszyńskim naczelnym lekarzem garnizonu oraz dowódca 2 p. lotn. mjr. pil. Domes z kpt. pil. Wojciechowskim dcą esk. trening. i naczelnym lekarzem 2 p. lot. kpt. dr. Michalikiem. Był to pierwszy przewóz chorego cywilnego wojskowym samolotem sanitarnym w Krakowie.

AUSTRALJA.

Rajd — niedozwolony w Australji. Rząd australijski, dotąd zdaje się jedyny, powziął ostre uchwały przeciw rajdom niebezpiecznym lub niedostatecznie przygotowanym. Płatowcom lądowym nie wolno odbywać zbyt długich lotów nadmorskich. Oto pierwsza uchwała rządu Australji:

„Rząd australijski zabronił dokonania przelotu, proponowanego przez pilotów nowozelandzkich Knight'a, Hood'a i Moncrieff'a, — z Australji do Nowej Zelandji. Powodem zakazu jest to, że płatowiec, na którym rajd miał się odbyć, nie zdaje się być wystarczającym do tak dalekiej drogi nad wodą".

FRANCJA.

Rekord światowy na 100 klm. Międzynarodowa Federacja Lotnicza zatwierdziła rekord wenecki por. Webstera (zawody o puhar Schneidera), na wodnopłatowcu.

Złoty medal F. A. I. dla Lindberga. Komitet Gen. F. A. I. (Międz. Feder. Lotn.), reprezentujący 17 państw, zebrany w Paryżu w styczniu b. r., zadecydował przyznać płk. Lindbergowi wielki złoty medal na rok 1927. Medal ten ustanowiony został dla „tych, którzy swymi czynami, swą inicjatywą lub poświęceniem przyczynili się do postępu lotnictwa".

Puhar Schneidera. Międzynarodowa Federacja Lotnicza została zwołana na prośbę Anglji i Włoch, by zmienić statut puharu Schneidera. Państwom tym zależy na tem, by zawody nie odbywały się corocznie, lecz co dwa lata, gdyż nowe konstrukcje i próby aparatów, przeznaczonych na zawody, pociągają za sobą wielkie koszta. Komitet F. A. I.

---

chciał tej mocy co, wyciągała z mroków swe białe ciężkie łapy śnieżnych gałęzi.....

— Maryś otworzył jeszcze oczy. — Mówił resztkami sił.

— Feluś, nie trzeba.... tu już odpocznę..... Gdybyś w Polsce ich spotkał, to powiedz, że umarłem szczęśliwy..... — Że ostatnie moje myśli i słowa.....

Lecz nie skończył, nie powiedział już Maryś swych ostatnich słów dla ukochanych.

Jakieś niewidzialne, straszliwe łapy pochwyciły go za gardło, targały płucami.

Zwisnął bezwładnie w ramionach Felka.

— Zimno? — zapytał Felek, lecz nie czekał odpowiedzi, zdjął płaszcz i otulił nim Marysia.

— Teraz ci będzie cieplej! I słucha:

— Oddycha. — W oczach błysnęła nadzieja.

ROZDZIAŁ II.
Wilki.

Teraz Felek rozgrzewa się sam jak może, a zimno straszliwe.

Na szczęście koń poszedł kłusa. Lecz czasem tak niespokojnie łbem rzuca? I żydek woźnica rozgląda się trwożnie.

Patrzy Felek. — Dalej między małemi drzewkami pełzną cienie, a w ciemności świeczki.....

— Wilki! — błysnęła myśl i zgasła.

— A no, trzeba się wziąść do roboty!

— Niewiem, dokąd jedziesz, — ale wilkom cię nie dam! Pierwej mnie zeźreć muszą. — Opatrzył rewolwer, przygotował nóż i czekał.

Świeczki migocą, wyskakują z za drzew i przepadają w mroku, by znowu błysnąć to tu, to tam. Coraz bliżej pełzają po śniegu długie giętkie ciała. Już wyraźnie rysują się spiczaste, rozwarte paszczęki, świecące bielą kłów.

Koń czuje — czuje zwierzę domowe.

Żydek trzęsie się i ze skóry wyłazi, ale trzeba mu oddać sprawiedliwość — mimo to mityguje rozpędzonego i rzucającego się obłędnie konia.

O ucieczce niema mowy. Wilki „chybkie" zwierzaki, szczególnie gdy są głodne. A te

postanowił przeto, że następne zawody zorganizowane będą przez Anglię dopiero w 1929 roku.

KANADA.

Jeziora Nungessera i Coliego. Rząd kanadyjski zawiadomił Międzynarodowe Biuro Prasowe w Paryżu o rozporządzeniu ministra spraw wewnętrznych Kanady, nadającem, ku czci Nungessera i Coliego, nazwiska ich jako nazwy dwóch jezior na północy Stanu Ontario.

NIKARAGUA.

Wyczyn bojowy. W czasie walk z powstańcami w Nikaraguie, w okolicy Quilals, pewien pilot amerykański, por. C. F. Schilt zdołał uratować życie dziewięciu kolegom, za pomocą nagłych lądowań biorąc ich po jednemu na pokład aparatu, a następnie odwożąc rannych do pobliskiego szpitala polowego.

ROSJA.

Ornithopter. Rosjanin, kpt. Dybowskij, po studjach nad lotem albatrosów, twierdzi, że rozwiązał tajemnicę lotu człowieka. Do startu ciekawego ornithoptera potrzebna jest równia pozioma. Ornithopter metalowy ważyć ma około 60 kg. przy rozpiętości 7 m. 62 i długości 3 m. 66. Pilot znajdować będzie się w pozycji leżącej, rękoma kierując aparatem, nogami zaś wprowadzając w ruch skrzydła. Dybowskij spodziewa się osiągnąć szybkość od 25—40 klm. na godzinę, a wysokość około 1 000 m. Czekajmy cierpliwie egzaminu fantastycznej maszyny.

STANY ZJEDNOCZONE A. P.

Lindberg w 1927 r. Rok 1927 zakończył Lindberg ogólną sumą przelecianych kilometrów, wynoszącą około 60 000 w przeciągu niecałych 240 dni. Od dnia 11 maja — dnia, w którym odleciał ze San-Diego na płatowcu „Spirit of Saint-Louis“ — przebył Lindberg ową zdumiewającą drogę powietrzną. Oto jak droga ta wygląda:

San-Diego—Saint Louis . . .	2 500 klm
Saint-Louis—Nowy Jork . .	1 500 „
Nowy Jork—Paryż	5 800 „
Loty po Europie	1 000 „
Lot powrotny do Ameryki .	6 500 „
Rajd trzymiesięczny	36 000 „
Waszyngton—Meksyk . . .	3 000 „
Meksyk—Guatemala	1 200 „
Guatemala—Belize	800 „
Belize—Salvador	450 „
Salvador—Tegnialpa . . .	825 „
Ogółem . .	59 575 klm

Pilotka amerykańska lata 20 godzin. Miss Ruth Nichols z Nowego Jorku, pilotka

---

bestje, bolszewickie wilki, muszą być djabelnie głodne. W dodatku koń w śnieg zapada, kopytami grzęźnie. Sanie też nie do prędkiej jazdy. A wilki kręgiem — już bliżej, bliżej!

Na razie jest trochę nadziei. A może wilkom nie stanie odwagi do ludzi.

— W łeb któremu kulę wpakuję, to może się innym odechce. Szkoda tylko, że mi ta djablica nie dała zapasu naboi. Na kilka łbów wystarczy, a potem to już chyba nasza kolej. Wilk do ognia nie idzie — kombinuje dalej Felek. Wyciągnął wiecheć słomy — skręcił go. Ale napróżno, teraz dopiero zauważył brak zapałek. Zapytał trzęsącego się jak we febrze woźnicy, lecz ten stwierdził ponuro:

— Zapałek niema!

— Czyżby to już taki wyrok na nas?!

Spojrzał Felek rzewnie na nieprzytomnego porucznika. W ciemności widział jego twarz dobrą, kochaną.

Nagle koń rzucił się gwałtownie w bok i targnął sanki.

Długi cień mignął — to wilczysko jakieś odważne rzuciło się do końskiego pyska — na szczęście chybił..... A Felek się wychylił złapał spojrzenie wilczych ślepi i wpakował między nie kulę.

Prysła czaszka, krew bluznęła.

Wilczy krąg rozwarł się z żałosnem wyciem.

Koń ruszył w wolną drogę dobywając wszystkich sił. Felek stoi koło woźnicy, szykując się do powitania pierwszego napastnika.

Jechali tak wieczność, a może tylko kilka minut, wydzwonionych zębami przez żydka, a sercem przez Felka.

A tu śnieg gęstnieje. Wycie wilków i wiatru, ociężały świst oblepionych śniegiem drzew, co z ciemności wyłażą jak widma, jak sama blada śmierć w swej śnieżnej postaci.

— A też ścierwo uwzięło się — po piętach lizie i jeszcze wyje! — zaklął Felek.

Tymczasem tęskne wycie przeszło w jakiś piekielny wizgot. To ośmielone wilki przeszły do ataku, do konia.

Ale tu trzasnął znowu strzał i jeden łeb wilczy się rozleciał — tylko jeden! A tyle ich krąży, wyje, goni. Ślepiami łyska! (C. d. n.)

dyplomowana w 1925 r., w ostatnich czasach odbyła lot z Nowego Jorku do Miami na Florydzie z p. Harry Rogersen jako pasażerem. Lot trwał 20 godzin 15 m. na przestrzeni 1 800 klm. przeważnie nad wodą. Zapewniają, że przez cały przeciąg lotu pilotowała miss Nichols. Oczywiście jest mowa i o tem, że odważna panna wybiera się niedługo przez Atlantyk do Paryża.

SZWECJA.

Rozeszła się tu pogłoska, że filja Junkersa — „Lufthansa“ — ma w Szwecji w ostatnich czasach szereg trudności. Przedsiębiorstwu postawiono jako warunek, by materjał do budowy pochodził ze Szwecji, w przeciwnym razie nie otrzyma firma zamówień.

Kalejdoskop.

A więc znowu Wytwórnia „Samolot“ w Ławicy dała dowód pracy rzetelnej, logicznej, twórczej. Tym dowodem jest oczywiście najnowszy typ płatowca polskiego, — typ „B. M. 4“ konstrukcji członka Związku Lotników Polskich inż. Ryszarda Bartla. Dwupłat szkolny.

Fakt budowy nowego samolotu czyż jest czemś tak niezwykłem? Nie, rzecz jasna, że — nie. Przynajmniej na szerokim świecie, na tym świecie — gdzie setki fabryk wyprodukowują w ciągu 365 dni dziesiątki nowych typów płatowców.

Zdjęcia fotograficzne tych nowych maszyn oglądamy potem w niezliczonych kopjach na łamach pism fachowych wszelkich narodowości, a więc i w pismach polskich.

Tylko dziwnem jest to — że się nie dzieje vice versa.

Buduje Bartel doskonały samolot, opinja polskich sfer lotniczych zostaje poruszona — głośno o tem w Polsce tak, jak być powinno, — a potem bierzemy do rąk wspaniałe zagraniczne wydawnictwa lotnicze i... próżno szukamy zdjęcia polskiego płatowca...

Czemuż tak jest?!

Miejmyż nadzieję, że kiedyś wreszcie zrozumie się u nas znaczenie propagandy.

Może wtedy na dorocznym Salonie Lotniczym w Paryżu znajdzie się również i polski kiosk. Bo już chyba nie mamy się czego wstydzić i mamy co ludziom pokazać!

Komunikat Z. L. P.

Dnia 3 marca 1928 roku, odbędzie się **VI-te zwyczajne walne zebranie Związku Lotników Polskich** z następującym porządkiem obrad:

1. Zagajenie,
2. wybór przewodniczącego zebrania i ławników,
3. sprawozdanie zarządu za rok 1927,
4. dyskusja i udzielenie absolutorjum Zarządowi,
5. przyjęcie wniosku o zmianie statutu Z. L. P.,
6. wybór komisji dla opracowania nowego statutu,
7. uchwalenie wniosku o przełożenie wyboru Zarządu i Rady Nadzorczej na rok 1928, po zatwierdzeniu nowego statutu przez Nadzwyczajne Walne Zebranie,
8. uregulowania stosunku pomiędzy Z. L. P., a Drukarnią Lotnika,
9. wolne głosy i wnioski,
10. zamknięcie zebrania.

Zebranie odbędzie się na sali restauracji „Pod Bernardynem“ w Poznaniu, plac Bernardyński, o godz. 17^{30}.

W razie niestawienia się wymaganego przez statut kompletu członków, odbędzie się o godz. 18-tej ponowne Walne Zebranie, prawomocne bez względu na ilość obecnych.

Specjalnych zawiadomień do członków nie wysyła się.

Zarząd:

(—) Dyr. pilot Wawrzyniak,
prezes.

(—) pilot Otomański, skarbnik. (—) pilot Hołodyński, sekretarz.

Odpowiedzi Redakcji.

P. Cz. Cieślak w Skierniewicach. By być przyjętym do Cywilnej Szkoły Pilotów, należy posiadać następujące warunki:

1. Obywatelstwo polskie.
2. Wiek od 17 do 28 lat.
3. Świadectwo moralności władz administracyjnych lub wojskowych (D. O. K).
4. Conajmniej 4 klasy szkoły średniej.

Równocześnie należy złożyć:

5. Deklarację:

a) Zobowiązanie się do służby w wojskach lotniczych, (jeżeli jeszcze nie służył w wojsku).

b) Zobowiązanie do dalszej służby 10 miesięcznej w wojskach lotniczych, (jeżeli ma już odbytą służbę wojskową).

O terminie otwarcia nowego kursu Cyw. Szkoły Pilotów zawiadomi w swoim czasie „Lotnik".

Nowe książki.

Podręcznik terenoznawstwa dla podoficerów. Stefan Gąsiewicz, Warszawa 1928. Cena 4 zł.

Dla każdego, kto zna choć cokolwiek organizację wojska jest rzeczą jasną, że podoficer, który codziennie styka się z żołnierzem, i wywiera przez to nań duży wpływ oraz szkoli go — stanowi jedną z podstaw każdego wojska. Dlatego też we wszystkich współczesnych wojskach zwraca się ogromną uwagę na tworzenie i kształcenie kadr z podoficerów — zarówno przez odpowiedni dobór ludzi jak i przez szkolenie ich, egzaminowanie co pewien czas i t. p. W związku z tem podoficerowie, siłą rzeczy zmuszeni są uzupełniać i systematyzować swe wiadomości wojskowe z różnych dziedzin do tego zaś potrzebne są odpowiednie podręczniki. Jeden z takich podręczników przeznaczony specjalnie dla podoficerów wydała niedawno Główna Księgarnia Wojskowa. pióra wykładowcy Szkoły Podchorążych kpt. Stefana Gąsiewicza. Praca ta p. t. „Podręcznik terenoznawstwa dla podoficerów" zawiera całokształt wiadomości, niezbędnych podoficerowi linjowemu w oddziale z zakresu nauki o terenie. Praca dzieli się na 5 części: 1. terenoznawstwo, 2. kartoznawstwo, 3. orjentowanie się, orjentowanie map i zadania na mapie, 4. szkice, 5. zwiady terenu. Na końcu książki autor zamieścił zestawienie znaków topograficznych map polskich, austrjackich i niemieckich. Praca obejmuje zgórą 250 stron druku i 197 rysunków w tekście. Znane pióro autora. dostosowanie omawianej pracy do odpowiednich programów M. S. Wojsk, wreszcie zezwolenie jej do użytku służbowego w oddziałach wojskowych przez II Wiceministra Spraw Wojskowych niezawodnie sprawią, że podręcznik kpt. Gąsiewicza bodaj że jedyny z tego zakresu, spotka się z uznaniem całego korpusu podoficerskiego. Pozatem książka ta posiada duże znaczenie dla organizacyj przysposobienia wojskowego, rekrutujących się z uczniów szkół średnich. Uczniowie ci otrzymują wyszkolenie wojskowe w zakresie wiadomości podoficera (sierżanta) podręcznik zatem oparty ściśle na programie nauki podoficera odda im niezwykle cenne usługi, wskazując wiadomości, które muszą opanować.

„Pilot" Organ Klubu Pilotów Województwa Śląskiego, Nr. 1, Rok 1, Katowice, Styczeń 1928. — Ukazał się Nr. 1 „Pilota" w objętości 32 stron (13 stron ogłoszeń). Wydanie staranne, okładka i winieta pomysłowe. Wśród ilustracyj 13 z Śląska (z tych 6 zamieściliśmy w swoim czasie w „Lotniku"). Artykuł wstępny omawia cele „Klubu Pilotów", dalej następują artykuły: inż. Rybickiego „Lotnictwo Polskie", M. Charnasa „Lotnictwo to potęga", F. Sch. „Lotnictwo i drogi jego rozwoju", Smarowanie silników lotniczych, Charnasa „Jak należy urządzić modelarnię lotniczą", Przykładna ofiarność Kolejarzy i t. p. Pismo nosi charakter wybitnie propagandowy. Nowemu miesięcznikowi życzymy pomyślnego rozwoju.

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.

Czcionkami Drukarni Lotniczej w Poznaniu, Stary Rynek 95/96.

Cena numeru 60 gr.

LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Nr. 2 (104) **Poznań, 6 września 1928 r.** **Tom VIII**

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.
Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

Adres REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.**

TREŚĆ NUMERU: B. O. — wstępny :-: M. Radwan-Przypkowski — Silnik lotniczy Salmson O rozwój szybownictwa w Polsce :-: Lud Śląski a L. O. P. P. :-: Kalejdoskop :-: Jan Niwiński — Skrzydła miłości :-: Kronika :-: Z Związku Lotników Polskich.

B. O.

Na pasku szwabskiej propagandy wędruje prasa kraju naszego, o czem już niejednokrotnie pisałem. Świeży, jeszcze Sachsenbergem pachnący, wypadek, muszę znowu dziś zanotować. Wbrew oficjalnym doniesieniom francuskim, stwierdzającym aż nadto dokładnie, że śmierć ś. p. ministra Bokanowskiego nastąpiła skutkiem wypadku na samolocie Berline-Spad Nr. 59, „Ilustrowany Kurjer Codzienny“ z dnia 5 września br. Nr. 246, przynosi tłustym i bardzo tłustym drukiem, wiadomość p. Bs., że

A jednak samolot typu „Fokker“ zgubił św. p. Bokanowskiego.

Wystarczające ostrzeżenie dla sympatyków tego typu.

W dalszej treści notatki wyłazi jak na dłoni niepewność p. korespondenta. Oto „samolot, który uległ rozbiciu, należał do typu płócienno-drewnianych samolotów, zbliżony do konstrukcji „Farmanów“ i „Fokkerów“.

Aha! panie — tylko zbliżony. Czegoż więc znajdujemy w tytule oczywiste łgarstwo, które tem bardziej jest godne potępienia, bo wyraźnie zaznacza dwa typy „Farman“ — konkurencja Junkersa w Polsce i „Fokker“ — również pomimo wysiłków Sachsenberga, zakupiony przez Polskę.

Berline-Spad, jest równie podobny do „Farmana“ i „Fokkera“ — jak do awjonetki p. St. Działowskiego, do „Potezów“, do „Spadów“ do „Latecoère“ i tylu innych.

Że żydom berlińskim chodzi o forsowanie Junkersa w Polsce to rozumiem, ale jaki w tem ma interes, to, tak skądinąd poważne pismo jak „Ilustrowany Kurjer Codzienny“, tego zrozumieć nie mogę.

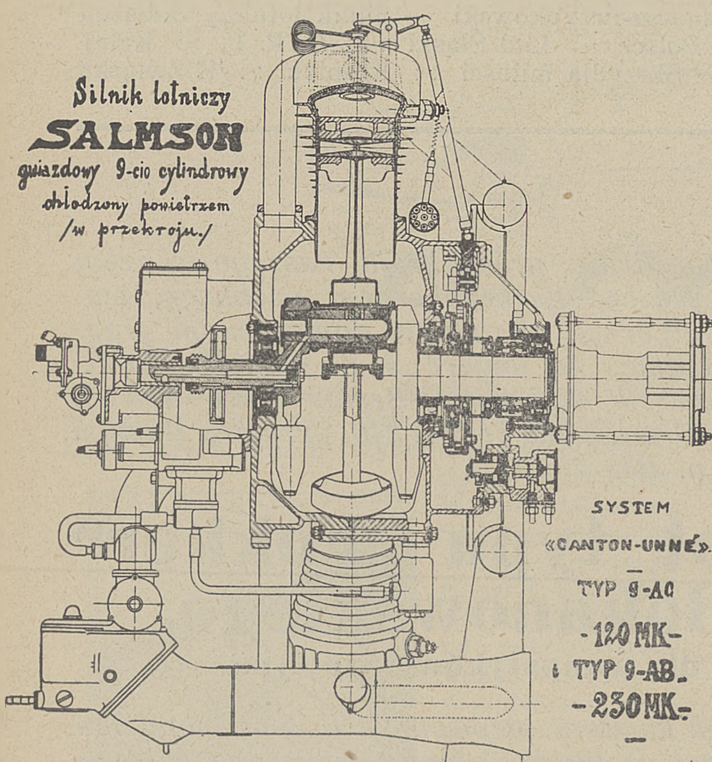
Robota tym razem wypadła za grubo i za rażąco. Redakcja pisma powinna strzec się niesprawdzonych wiadomośoi, a nagłówki skrzętniej z tekstem porównywać.

Silnik lotniczy „Salmson"

system Canton-Unnè chłodzony powietrzem.

Pisząc w poprzednich artykułach „Lotnika" o silniku „Gnôme - Rhône - Jupiter" wspominaliśmy tamże o zeszkicowaniu następnie w serji kolejnych opisów rozmaitych typów silników ochładzanych powietrzem. W spełnieniu zadania, przystępujemy w niniejszym artykule do podania technicznych danych dotyczących silników lotniczych „Salmson" a w następnych numerach „Lotnika" podamy cały szereg charakterystyk silników: Lorraine-Dietrich (chłodz. powietrzem), Wright - Whirwind, Armstrong - Siddeley, Walter, Anzani, Wright - Hispano i innych.

Niejednokrotnie mieliśmy sposobność czytać w „Lotniku" o silnikach Salmson, zapoznając się z nimi ogólnie, zważywszy jednak na



stały rozwój techniki lotniczej i na szybkie postępy dokonywane zwłaszcza w dziedzinie silników lotniczych, które ulegają częstym modyfikacjom lub częściowym zmianom w konstrukcji swej, otrzymując nowe ulepszenia stosownie do wymagań współczesnej mechaniki — podajemy bliższe szczegóły budowy motorów „Salmson", które produkowane seryjnie — wielce są rozpowszechnione w użyciu w armjach powietrznych i w cywilnych lotnictwach na całym świecie.

Zajmując się na wstępie nowemi modelami silników „Salmson" — 120 MK. Typ — AC. 9. i 230 MK. Typ AB. 9 jako silnikami, które najwięcej (z tych motorów) stosowane są do różnego rodzaju płatowców lądowych i hydroplanów — przechodzimy następnie do wyszczególnienia ogólnych danych i notatek historycznych dotyczących innych typów silników „Salmson" chłodzonych powietrzem a mianowicie o sile: 12, 25, 40, 65, 95, 460 MK., budowanych we Francji w istniejących od 1913 r. Zakładach Lotniczo - Automobilowych pod nazwą „Société des Moteurs Salmson". — Przy tem nadmienić należy, że oprócz silników wyżej przytoczonych Towarzystwo Salmson — buduje także dwa rodzaje motorów lotniczych o 9 i o 18 cylindrach w formie gwiazd czyli Typ CM. 9 — 260 MK. i Typ CM. 18 — 500 MK. — jednak cylindry tych silników chłodzone są wodą, pomimo, że w konstrukcji są one dość zbliżone do opisywanych tu motorów „Salmson" ochładzanych powietrzem.

Opis techniczny silników „Salmson"

Typ 9 AC. 120 MK. i Typ 9 AB. 230 MK.

Dane ogólne: Silniki te są stojące, chłodzone powietrzem, posiadają 4 cykle pracy i dziewięć cylindrów ich ułożono w formie gwiazdy czyli w jednej płaszczyźnie wokół okrągłego karteru. Każdy z cylindrów uposażony jest w aluminjowy garnitur żeberek służących do przewiewu cyrkulującego wśród nich powietrza. Moc mechanicznych koni tych silników jest następująca: dla typu 9 AC przy 1 800 obrotach na minutę — 120 MK., dla typu 9 AB. na 1 700 obr./m. — 230 MK. w pracy normalnej. Średnica cylindrów dla pierwszego typu wynosi: 100 mm, skok tłoka 130 mm, a dla typu drugiego: 125 mm, skok 170 mm. Stosunek kompresji: 5—5,2. Zużycie — benzyny: 245 g i 20 g smaru na 1 MK/h. Smarowanie odbywa się pod ciśnieniem za pośrednictwem podwójnej, trybowej pompki rozdzielczej, rozsyłającej oliwę jednocześnie do dwóch części karteru. Zapalania dostarczają dwa iskrowniki typu „Salmson G. G. 9" z pomocą dwóch świec na każdy cylinder. Porządek zapłonu odbywa się następująco: 1, 3, 5, 7, 9, 2, 4, 6, 8. Nowsze modele silników „Salmson" tych mocy, ekwipowane są zasadniczo w następujące gaźniki: Typ 9 AC. posiada gaźnik „Claudel 42 D. C.", Typ 9 AB. gaźnik systemu „Zenith 55 D. C." względnie „Claudel C. 7. R. B.".

Karter silników składa się z dwóch części, z karteru przedniego i tylnego. W karterze znajduje się wał korbowy o jednym wygięciu, który wmontowanym jest na trzech silnych łożyskach kulkowych. Przednia część karteru zawiera mechanizm rozrządu i z części tej prowadzą dźwignie zaworowe ku głowicom każdego z cylindrów, idące równolegle z nimi. Zużyte gazy przedostają się z cylindrów po specjalnych przewodach wprost do tarczo-

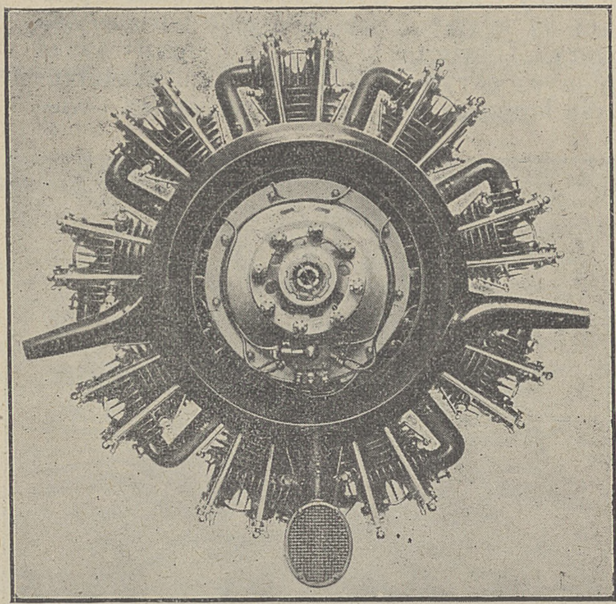
wego tłumika widocznego z załączonych ilustracyj motoru a z tegoż tłumika rurami wydechowemi wyrzucane są na zewnątrz. Pod karterem mieści się rura zasysania powietrza zakończona filtrem sitkowym.

Zasilanie systemu ssącego mieszanką gazową zapewnione jest przez karburator o podwójnych komorach, który będąc umontowanym ponad pompkami smarowniczemi, połączony jest przewodami z kolektorem gazu odlanym w korpusie tylnego karteru. Z kolektora mieszanka zasysana zostaje do poszczególnych komór spalinowych za pośrednictwem dziewięciu rur ssących.

Karter tylny zaopatrzony jest w specjalnie zastosowaną koronę - obsadę służącą do umocowania silnika w płatowcu z pomocą 9 sworzni. Iskrowniki i pompy smaru zgrupowane są na pojedyńczej konzoli odlanej w korpusie powyższego karteru. Karter ten zawiera także na swej zewnętrznej stronie mechanizmy napędu — obracające się z chyżością $^1/_2$ obrotu motoru a uruchamiające poszczególne, pomocnicze części silnika jak: liczniki obrotów, generatory, aparaty synchronizacyjne, pompy benzynowe itd.

Całkowita waga silnika „Salmson“ Typ 9 AC. — 120 MK. wynosi 178 kg a tenże silnik o mocy 230 MK. Typ 9 AB. waży w komplecie, gotowy do startu 265 kilo.

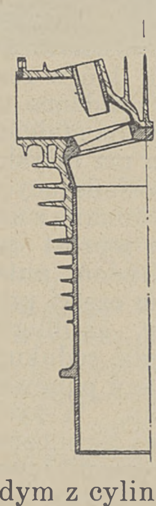
Kartery. Karter składa się z dwóch części, przedniej i tylnej. Dwa półkartery odlane są ze stopu aluminjowego i mają w swym korpusie liczne wzmocnienia w formie żeberek-nadlewów, umieszczonych wewnątrz i zewnątrz karteru. W karterze znajduje się dziewięć otworów odpowiadających średnicy cylindrów w które są osadzane cylindry silnika. Każdy z półkarterów uposażony jest w silne łożysko pod wał, ulokowane w miejscach umyślnie wzmocnionych twardym metalem. — Przedni karter o formie stożkowej mieści w sobie mechanizm rozrządczy. Karter ten zamknięty jest tuż przed piastą śmigła aluminjową pokrywą, posiada trzecie łożysko kulkowe a bezpośrednio za tym podwójne łożysko oporowe. W zewnętrznej stronie przedniego karteru znajduje się komora smaru z filtrami. — Tylni karter mieści zbiornik mieszanki, z którego poprzez 9 tulei wiodących do rur, gaz zasysany jest do cylindrów z komory eksplozyjnej. Tenże półkarter zawiera na zewnątrz urządzenia pod magneta, gazownik, pompy i inne organy niezbędne do funkcjonowania silnika a na całym korpusie posiada zamontowaną obwodową rurę, która ma zadanie przytwierdzić solidnie z pomocą sworzni, silnik cały w kadłubie samolotu.



Silnik „Salmson“ — 120 MK — Typ 9 AC. chłodzony powietrzem.

—

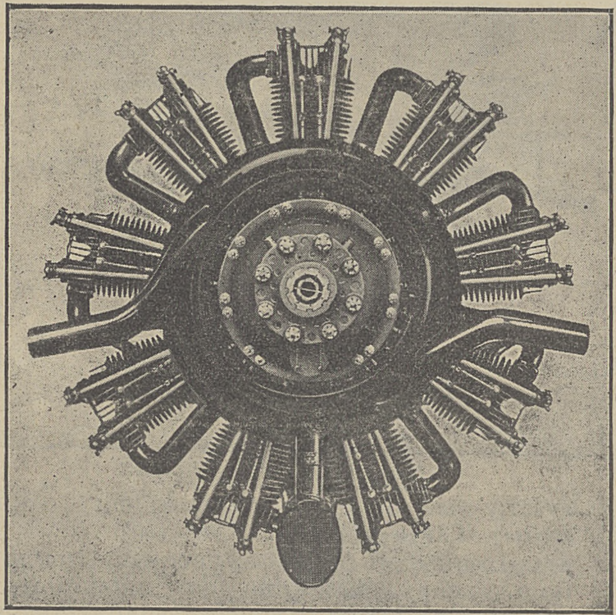
Cylindry i zawory. Cylindry ze stali zaopatrzone są w kołnierze do osadzania ich na karterze; kołnierze to tworzą jedną całość z cylindrami. Stalowe faje zaworów wlotowych i wylotowych, zakładane są szczelnie w otwory i wlutowywane w korpus głowic cylindrowych. Cylindry silników „Salmson“ posiadają żeberka chłodzące skonstruowane z aluminjum, a część dolna żeberek tych wykonana jest ze stali tworząc całość z korpusem cylindra jak to widzimy z podanego obok szkicu. Wszystkie cylindry są ponumerowane i numerki ich z łatwością odnajdziemy na każdym z cylindrów. Patrząc z przodu silnika od strony śmigła, cylinder nr. 1 będzie ten, który



znajdzie się u dołu z lewej strony a cylinder nr. 5 znajdzie się u góry w prostej linji patrząc, cylinder natomiast nr. 9 będzie u dołu z prawej strony.

Zawory z kobaltowej stali uruchamiane są z pomocą podwójnych koncentrycznych sprężyn umieszczonych zewnętrznie ponad żeberkami chłodzenia dzięki czemu kontrola ich jest dogodna i łatwa. Każdy z cylindrów posiada po dwa zawory o dużej średnicy tj. zawór ssący i zawór wydechowy. Kułaki wprawiane są w ruch przez dźwignie poruszające zawory. Dźwignie te jako też i obsady świec zapłonych okryte są aluminjowemi koszulkami dla lepszego ochładzania tych części. Świece zapłonu, dwie na cylinder umieszczone są z przodu cylindra i obok nich znajduje się analogiczny otwór zakryty wkrętką i odpowiadający otworom dla świec a służący do wstawiania doń zaworu rozrusznika w wypadku uruchamiania silnika pod ciśnieniem.

Korbowody i tłoki. Korbowód składa się z korby centralnej odpowiednio zrównoważonej i z óśmiu korb przylegających doń w rozgałęzieniu. Pomocnicze korby te osadzone są na mocnych osiach wmontowanych na stałe do korpusu korby głównej. Korba ta ma łożysko składające się z dwóch części posiadających duże powierzchnie. Łożysko to wykonane z antyfrykcyjnego metalu spoczywa wprost na wale korbowym i jest obficie oliwione automatycznie podobnie jak wszystkie części pracujące w silniku. Korby tłoków, są długie, co zwiększa sprawność ich działania, redukuje stopień rozszerzalności i oscylacji panewek zmniejszając zarazem tarcia tłoku. Wszystkie korby poddawane są dokładnej termicznej obróbce i wykonywane są z chromoniklowej stali pierwszorzędnego gatunku, o dużej wytrzymałości.



Silnik „Salmson“ — 230 MK — Typ 9 AB. chłodzony powietrzem.

Tłoki odlane są ze specjalnego stopu aluminjowego odznaczającego się zasadniczemi własnościami a mianowicie są wytrzymałe, lekkie i bardzo odporne na tarcie.

Dla zabezpieczenia tłoków od wszelkiej deformacji przewidziane są w nich żeberka w formie nadlewów, które równocześnie przyczyniają się do lepszego chłodzenia tłoków. — Tłoki silnika 120 MK. posiadają 3 sprężyny uszczelniające umieszczone powyżej sworznia tłoku a w silniku 230 MK. każdy z tłoków uposażony jest w 4 sprężyny uszczelniające prócz czego każdy z dwóch typów posiada na tłokach dodatkowo po jednym pierścieniu służącym specjalnie do usuwania nadmiaru oliwy, wskutek czego smar systematycznie odrzucanym jest po ściankach cylindrów do karteru dając w rezultacie znaczną oszczędność w zużyciu oliwy. Tłoki cylindrowe złączone są z korbami za pośrednictwem lekkich stalowych sworzni, które założono zupełnie swobodnie — co ma szczególnie dodatnie znaczenie przy rozszerzalności metalu.

Wał korbowy i łożyska. Wał korbowy wykuty całkowicie z chromoniklowej stali, — składa się z dwóch części i posiada jedno wykorbienie. Czop wału tworzy jedną całość z przednią częścią wału, zakończonego piastą dla śmigła. Część tylnia wału korbowego połączoną jest z przednią częścią przez solidną śrubę zablokowaną odpowiednio. Dolna część wału posiada na zakończeniach ramion stalowe ciążki mające zadanie równoważenia górnej części kolana i korbowodów. Równoważniki te nadają silnikowi lepszą sprawność obrotową, w najlepszy sposób równoważąc korbowody znajdujące się w różnych pozycjach i szybkościach. Druga część wału korbowego czyli tylnia, uruchamia iskrowniki, pompki smaru i benzyny oraz wszelkie pomocnicze or-

gany i akcesorja motoru. Wał tak jak i inne części składowe silnika uposażone są w kanaliki po których przecieka pod ciśnieniem pomp oliwnych — smar dostarczany ze zbiornika.

Łożysko oporowe wmontowane jest tuż za przednim kulkowem łożyskiem na wale głównym w miejscu gdzie znajduje się urządzenie podziału mieszanki. W silniku typ 9 AB za łożyskiem tylnim w karterze mieści się przyrząd zapewniający odpływ smaru skąd odbywa się następnie smarowanie łożysk kulkowych i innych części. Wał osadzony jest na łożyskach kulkowych odpowiednio porozmieszczanych w karterze i w nakrywie mechanizmu rozrządu silnika. Ten sposób montażu wału korbowego jest wprawdzie cięższym lecz ma tę zaletę, że łożyska zasadniczo są o wiele odporniejsze na różne gatunki i ilości oliwy niż normalne panewki o wygładzanych powierzchniach mające częste zastosowanie w silnikach lotniczych. System ów daje większe bezpieczeństwo w pracy motoru i szczególnie ułatwia montaż i rozbiórkę silnika.

Mirosław Radwan-Przypkowski.

(Ciąg dalszy nastąpi)

O rozwój szybownictwa w Polsce.

Urządzona przy końcu maja rb. wyprawa szybowca pod Złoczowem przez Związek Awiatyczny stud. Polit. lwowsk., Aeroklub Akademicki i Wojew. Komitet LOPP. we Lwowi dała pomyślne wyniki. Pilot Szczepan Grzeszczyk prezes AAL. na szybowcu konstrukcji p. Wacława Czerwińskiego stud. Politechniki, z łatwością utrzymał się w powietrzu przez 4 minuty 13 sekund, wykonując ostre wiraże, osiągając wysokość przeszło 50 m. Pilot lądował głównie z powodu nalecenia na niewłaściwy teren, gdzie gorsze warunki atmosferyczne nie sprzyjały kontynuowaniu dłuższego lotu, lądowanie odbyło się w dobrej formie. Szybowiec w powietrzu zachowywał się świetnie, wykazując wielką stateczność i czułość.

Przy następnej próbie tuż przy starcie, prawe skrzydło otrzymało silniejszy podmuch wiatru, wskutek czego poszło szybciej do góry. Pilot z powodu tego, że szybowiec nie posiadał jeszcze odpowiedniej szybkości nie mógł zareagować sterami, wskutek czego szybowiec przewrócił się na plecy ulegając częściowemu zniszczeniu, pilot doznał lekkich obrażeń cielesnych. Wobec tego dalszych prób musiano zaniechać. Największa szkoda, że nie zdołano dokonać pomiaru linji lotu w celu wyznaczenia jego finezy (tj. utraty wysokości na przestrzeni 100 m).

Na uroczystość oblatania samolotu B. M. 5. konstrukcji inż. R. Bartla zaprosiła fabryka „Samolot“ prasę. Wielu było, a wszyscy dobrze się bawili. Obok widzimy miłych gości przy płatowcu. W środku pod śmigłem konstruktor inż. Bartel, obok jego małżonka. Po prawej stronie oficerowie 3. p. lotn., po lewej prasa i współpracownicy inżyniera Bartla.



Wyprawa cel swój osiągnęła. Ten bez większego wysiłku zdobyty czas dowodzi, że teren na szybowisko w zupełności się nadaje.

Następna wyprawa wyruszy nie prędzej jak we wrześniu. W czasie wakacji wybuduje się najmniej trzy szybowce typu szkolnego oraz jeden szybowiec rekordowy. Oczywiście że druga wyprawa będzie posiadała podręczny warsztat, który pozwoli na małe naprawki, oraz wiele innych urządzeń wynikłych z nabytego doświadczenia na pierwszej wyprawie. Na typach szkolnych będzie się dokonywać lotów szkolnych i treningowych, będzie to pierwsza szkoła szybowcowa w Polsce o charakterze doświadczalnym.

Ostatnio sprawa ta była szeroko omawiana na posiedzeniu Zarządu Kom. Wojew. L. O. P. P. we Lwowie, który bardzo żywo tem się zajmuje służąc nie tylko pomocą finansową, ale i swem poparciem. Na posiedzeniu tem wystąpił z ostrą krytyką jako fachowiec pan mjr. Matula (delegat 6 pułku lotn.), atakując LOPP., który nie powinien wydawać pieniędzy społecznych na rzeczy, które jego zdaniem są niczem innem jak tylko zabawką dziecinną, przytaczając przytem cały szereg zarzutów.

Wystąpienie to szczególne zdziwienie wywołało wśród młodzieży, która podobne rzeczy o lotnictwie bezsilnikowem poraz pierwszy usłyszała. Dziwnem wydają się wobec tego poczynania rządu francuskiego, o których przez dwie godziny w ub. r. mówił por. Thoret na posiedzeniu Rady Głównej LOPP. w Warszawie. Dziwnem wydaje się także popieranie szybownictwa przez rząd Rzeszy, który w r. 1926 na ten cel wydał 3 600 0000 m. niem. Nawet Rosja Sowiecka bardzo intensywnie popiera lotnictwo bezsilnikowe. I praktyczna Ameryka widząc, że pozostała w tyle pod tym względem, zaprosiła do siebie Niemców w celu racjonalnego zapoczątkowania tego ruchu.

Zarząd Kom. Wojew. LOPP., który w większości składa się nie z fachowców, lecz mecenasów lotnictwa, nie chcąc narażać się w przyszłości na tego rodzaju zarzuty, zwrócił się do swej komisji fachowej tj. do Sekcji Lotniczej z zapytaniem, co do szybownictwa wogóle, czy uprawianie go w Polsce jest możliwe a jeśli tak to czy należy ten ruch popierać.

W tym celu dnia 19 czerwca odbyło się posiedzenie Sekcji lotniczej, na której całą sprawę w krótkich i zwięzłych słowach przedstawił p. dyr. Tiger, prosząc o zdanie, które dla Zarządu Kom. Wojew. będzie dyrektywą w jego dalszych poczynaniach i decyzjach.

W skład Sekcji lotniczej zostali też powołani delegaci Związku Awiatycznego stud. Polit. lwowsk. i Aeroklubu Akad., którzy na zaproszenie przewodniczącego na posiedzeniu tem wygłosili krótkie referaty o lotnictwie bezsilnikowem.

Pierwszy jako delegat Zw. Aw. przemawiał p. A. Nowotny, mówiąc o historji szybownictwa, o jego wielkim rozwoju w Niemczech, gdzie traktatem wersalskim zakazane było trzymanie lotnictwa wojskowego. Między innemi: „rzecz ciekawa, że Niemcy, którzy jeszcze przed rokiem lotnictwa wojskowego nie posiadali, a uprawiali na szeroką skalę sport szybowy, obecnie z chwilą dopuszczenia ich do I. F. A. i po zniesieniu ograniczeń co do mocy silników dopuszczalnych na płatowcach, stali się z miejsca posiadaczami większej części rekordów światowych; podczas gdy do r. ub. większość rekordów światowych przypadała na Francję. Obecnie na ogólną ilość 78 rekordów światowych, 34 przypada na Niemcy 19, na Stany Zjedn. a tylko 15 na Francję". Jest to jaskrawym dowodem, jak wielki wpływ wywarło szybownictwo na wartość samolotu.

Następnie przemawiał p. Czerwiński (delegat Zw. Aw.) mówiąc o wpływie szybownictwa na meteorologję i budowę płatowców, zaznaczając, że tak ważną kwestję dla pilota jak poznanie praw rządzących atmosferą najłatwiej i najlepiej jest posiąść tylko przy pomocy szybowca. Dzięki studjowaniu szybowca Niemcy w budowie samolotów ekonomicznych najlepsze osiągnęli wyniki. Niemieckie samoloty przeciętnie na przestrzeni 100 m trancą na wysokości 5,5 m (fineza 1:18) natomiast francuskie samoloty aż 14,5 m (fineza 1:7).

Jako delegat Aeroklubu Akad. przemawiał p. Mogilnicki, mówiąc o szkoleniu, na szybowcu, które daje: a) możność przeprowa-



Przed oblataniem płatowca B. M. 5. odbyła się próba statyczna. Przy próbie byli obecni: inżynier-pilot Ryszard Bartel — konstruktor płatowca, kapitan inżynier Gralewski z ramienia Dep. IV. Lotn., inż. Kurmann — z ramienia Instytutu Badań Technicznnych Lotnictwa, dyr. „Samolotu" inż. Rosinkiewicz i por. Gruszkiewicz — szef kontroli wojskowej w fabryce.

dzenia dokładnego doboru materjału ludzkiego, b) zredukowanie niebezpieczeństwa lotów do minimum, c) ogromną oszczędność kosztów szkolenia, d) możność zdobycia odrazu dużej ilości własnych doświadczeń, a co zatem idzie, możność skrócenia czasu szkolenia, e) możność zapoznania się z warunkami powietrza i umiejętność wykorzystania lokalnych prądów powietrznych jak również umiejętność spokojnego lądowania w razie uszkodzenia silnika, co jest szczególnie ważne dla pilotów linji pasażerskich.

Następnie przemawiał p. Piątkiewicz (delegat Aeroklubu Ak.), mówiąc o szybownictwie jako czynniku propagadowym wśród młodzieży, zaznaczając, że LOPP. wielką nadzieję pokłada w młodzieży i wiele kosztów łoży na propagandę wśród niej, ale nic bardziej każdego młodzieńca nie pociągnie, jak szybowiec i awionetka. do której najkrótsza i najracjonalniejsza droga prowadzi tylko przez studjum szybowca.

Potem przemawiał prof. Polit. inż. Rybczyński, podkreślając wielkie korzyści płynące z uprawiania szybownictwa, radząc Kom. Wojew. by dla dobra lotnictwa narodowego, ruch ten nie tylko intenzywnie popierał, ale żeby starał się jeszcze szerszy ogół młodzieży tem zainteresować.

Dr. Fuch docent Polit., podkreśla wielkie znaczenie lotnictwa bezsilnikowego szczególnie dla nauki. Powiada że w tunelu aerodynamicznym mogą być badane tylko modele, których rozpiętość nie przekracza maksimum 6 m a szybkość powietrza krążącego w tunelu nie może przekraczać szybkości rozchodzenia się głosu, wskutek tego otrzymane wyniki są tylko bardzo zbliżone do rzeczywistych. Na szybowisku pracuje się w skali 1:1 a warunki lotu są rzeczywiste, dlatego do badania nowych modeli szybowisko bardzo się nadaje. Dla Lwowa wynalezienie szybowiska ma szczególne znaczenie, gdyż budujący się tunel aerodynamiczny na Politechnice należy do bardzo małych.

Ponieważ nikt więcej głosu nie zabierał, gdyż wszyscy obecni pod tym względem w zupełności się zgadzali, przewodniczący stwierdził, że: zdaniem Sekcji Lotniczej szybownictwo w Polsce należy popierać ze względów naukowych, sportowych i propagandowych, poczem zamknął posiedzenie.

Lwów przed wojną światową, rzec można, był stolicą lotnictwa polskiego, dzięki posiadaniu Politechniki. Polska Odrodzona środek ciężkości lotnictwa polskiego przeniosła do stolicy, lecz Lwów w imię tradycji nie może w rozwoju lotnictwa narodowego brać bierny udział, dlatego ten ruch szybowcowy zapoczątkowany przez Związek Awiatyczny stud. Polit. lwowskiej należy powitać z uznaniem, gdyż polskiej myśli lotniczej nadaje nowy kierunek.

Lwów, w lipcu. I. J.

Lud Śląski a L. O. P. P.

Głęboki patrjotyzm, doskonałe zrozumienie celów społecznych i gospodarczych a szczególnie heroiczna wprost ofiarność ludu śląskiego stworzyły na Śląską silną organizację L. O. P. P. a równocześnie wyposażyły ją w odpowiednie środki materjalne. Dzięki temu, Śląski Komitet Wojewódzki, który zaledwo przed 4 laty rozwinął swą błogą działalność na terenie Województwa Śląskiego zdołał dokonać dzieł, które w historji Śląska chlubną zajmą kartę. Koroną jego pracy, to wspaniałe lotnisko w Katowicach o rozmiarach 56 ha znajdujące się w odległości 2 km od dworca głównego. Wspaniały kompleks budynków: jak hangar o długości 42 m, szerokości 25 m a wysokości 10 metrów, mogący w stanie zmontowanym pomieścić do 12 samolotów wojskowych, lub 7 aparatów komunikacyjnych na 4—5 pasażerów każdy, oraz warsztat mechaniczny, stacja benzynowa, dom administracyjny, szkoła mechaników i dom urzędowy oto dzieła powstałe dzięki staraniom Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. Wspaniałe i najnowsze urządzenia techniczne i nowoczesny ekwipunek w jaki wyposażono lotnisko katowickie a nadto odpowiedni teren do lądowania i startu dla wszel-



Samolot szkolny konstrukcji inżyniera R. Bartla B. M. 4 z silnikiem Le Rhône.

kiego rodzaju samolotów są temi walorami, które katowickie lotnisko stawiają do szeregu pierwszorzędnych lotnisk w Polsce a nawet pod wielu względami i wśród lotnisk Państw Zachodnich zjednają mu miejsce nieposlednie. Ciężkie i trudne było to zadanie, którego podjął się Komitet Wojewódzki w roku 1926, mimo trudnej sytuacji gospodarczej i panującego bezrobocia na Śląsku. Bezwątpienia dzieło to wykończone kosztem prawie 1 miljona złotych nie byłoby doszło do skutku, gdyby szerokie warstwy ludu śląskiego, ofiarnego robotnika, kolejarza i urzednika nie były rzuciły na ten cel swoich tak licznych groszy, z których stworzyła się pokaźna suma 1 miljona złotych. Ta heroiczna ofiarność ludu śląskiego na cele społeczno-państwowe, to najlepszy dowód niezgłębionej miłości dla Ojczyzny.

W dziedzinie propagandy lotniczej wykazał lud śląski głębokie zrozumienie dla idei L. O. P. P. Z podziwu godnym zapałem, z całą siłą i energją przyłożył rękę do stworzenia licznych Kół Miejscowych, tak że dziś z zadowoleniem możemy skonstatować 209 Kół Miejscowych na terenie naszego Województwa, a ponadto 11 Komitetów Powiatowych zdobywając tymsamym pierwsze miejsce wśród Komitetów Wojewódzkich na terenie Rzeczypolitej Polskiej. Wspaniały dochód Komitetu Wojewódzkiego wynoszący w ubiegłym roku dokładnie 508.120,76 zł w stosunku do dochodu wszystkich Komitetów L. O. P. P. na terenie Rzeczyposp. Polskiej wynoszącego 2.745.327,90 zł zapewnił jemu i pod tym względem pierwsze miejsce.

Ożywiona działalność propagandowa, mająca na celu zjednanie jaknajwiększej ilości nowych członków święciła zwłaszcza w ubiegłym roku sprawozdawczym rekord niebywały. Warto chociażby wskazać na fakt, że w roku ubiegłym zorganizowano na terenie Województwa Śląskiego przeszło 146 odczytów, w której to liczbie nie są jeszcze ujęte odczyty niezgłoszone Wojewódzkiemu Komitetowi, oraz odczyty urządzone przez bardzo ruchliwą Sekcję Kolejarzy, których również była pokaźna liczba. Jak wielkim cieszyły się one powodzeniem, przekonałem się naocznie, wygłaszając nieraz odczyt do kilkuset obywateli a nawet w niektórych miejscowościach zgromadziły one około 1000 słuchaczy. Żniwo tych odczytów, to przyrost 18 Kół Miejscowych i 2200 członków, tak że obecnie organizacja L. O. P. P. na Śląsku liczy 31443 członków.

W czasie Wojewódzkich Dni i Tygodni Lotniczych — śmiało powiedzieć mogę, będąc świadkiem kilkudziesiątek wspaniałych imprez — Śląsk grał pierwsze skrzypce. Wspaniały dochód zeszłorocznego Tygodnia Lotniczego wynoszący 35.608,83 zł to najlepszy dowód na moje twierdzenie.

W akcji propagandowej, każdy Komitet Powiatowy zrobił swoje i żadnego z nich nie można posądzić o gnuśność, lecz są jednak Komitety, które skutkiem nadzwyczajnej działalności i osiągnięcia niebywałych rezultatów

---

JAN NIWIŃSKI.

Skrzydła miłości.

6

CZĘŚĆ DRUGA.

Lejbuś zebrał śniegu w ręce i obłożył nim głowe rannego. Jęczał strasznie, lecz teraz pochwycił jego rękę — tak ściska.

Lejbuś patrzy ze strachem jak na widmo. Wyswobodził rękę i jeszcze zebrał śniegu. Chory oddychał z ulgą. Przez chwilę poruszał wargami, jakby chcąc coś mówić z wdzięczności. Potem pobladł jeszcze bardziej i zamknął oczy. Stracił przytomność.

Nasinej twarzy krew krzepła ciemnemi strasznemi plamami.

Lejbuś westchnął. Strach go znowu zdjął.

— Z trupem jadę — westchnął.

Wsiadł na sanki, zaciął konia i jechał dalej, nie oglądając się na chorego, co leżał już cicho, martwą, straszną ciszą...

ROZDZIAŁ V.

Moric Conner.

Padający koń wlecze przez miasteczko oblepione śniegiem sanki.

Półprzytomnym, sennym wzrokiem powłóczy Lejbuś po płotach.

Wreszcie zatrzymał się przed parkanem, na którym wisi biały duży napis „Gospital“.

Otworzył mu zaspany sanitarjusz.

— Nu, przywiozłem rannego...

— A skąd cię czarci niosą?

Żydek odzyskał rezon.

— Sara mnie przysłała.

— Jaką Sarę czarci nadali?

— Jakto co za Sara pytacie. — Tu papiery!

Wręczył sanitarjuszowi, ten zaś nie czytając schował leniwie do kieszeni i wyciągnął się na swym tapczanie.

— Nu, a co będzie z chorym?

— Teraz przyjąć nie możemy. Jak doktór przyjdzie.

— To on tam zamrze w sankach.

— Jak chcesz, to got u przynieś.

— To komisar!... dopowiada jeszcze Lejbuś.

— Jaki tam komisar!

— Zobaczcie papiery.

— A nu idź k‘czortu i twojej matieri — i odwrócił się do ściany.

pracy, zasługują na szczególne uwzględnienie. Uważam przeto za obowiązek, zwrócić na nie szczególną uwagę. Bezsprzecznie pierwsze wśród nich miejsce przyznać muszę niezmiernie ruchliwej Sekcji Kolejowej z wytrawnym i niezmordowanym działaczem na niwie lotniczej p. inżynierem Dobrzyckim, prezesem Dyrekcji P. K. P. na czele. Urządzenie Ruchomej Wystawy Lotniczej, myśl założenia szkoły pilotów, urządzenie wspaniałych imprez cieszących się niebywałem powodzeniem, wzorowo zorganizowane bibljoteki lotnicze i cały szereg innych urządzeń, ponadto wspaniały dochód zebrany dzięki jego silnej energji i zabiegom wynoszący 380.940,99 zł, licząc od dnia powstania Sekcji Kolejowej aż do dnia 31 grudnia 1927 roku, to żywe pomniki głoszące o jego wielkich zasługach na niwie L. O. P. P. Wspaniała akcja propagandowa wszczęta i umiejętnie prowadzona przez p. inspektora Charnasa, treściwą i głęboką wiedzą tchnięte artykuły p. radcy Rybickiego, Drzewickiego i innych to poważne plus w dziedzinie propagandy i uświadomienia ludu o lotnictwie. Sekcja Kolejowa zajmuje przeto wśród Komitetów Powiatowych w dziedzinie propagandy pierwszorzędne miejsce, co niech będzie chlubą dla wszystkich, którzy przyłożyli wspaniałomyślnie swą rękę do zdobycia tak świetnych rezultatów, a równocześnie niech stanie się bodźcem do dalszej intensywnej pracy.

Miejski Komitet L. O. P. P. w Król. Hucie z bardzo dzielnym prezesem, Dyrektorem Skarbofermu p. Dr. Zagórowskim na czele przez urządzenie 13 koncertów oraz loterji fantowej zrobił w dziedzinie propagandowej to, o czem nawet nikomu się nie śniło, wywarł niebywały efekt na obywateli i porwał ich tłumnie do szeregu L. O. P. P. tak, że dziś liczy 1698 członków a w roku ubiegłym przekazał do kasy Wojewódzkiej poważny dochód, wynoszący 28.500,03 złotych

Komitet Katowice-wieś z pp. starostą Dr. Seidlerem i wicestarostą Dr. Roszko na czele, dumny być może z bardzo ruchliwych Kół w Małej Dąbrówce, Roździeniu, Nowej Wsi, a szczególnie z działalności p. Komisarza Policji Województwa Śląskiego Stefańskiego, prezesa Koła w Załężu, które należą do najruchliwszych na terenie Województwa Śląskiego, a Koło Załęskie to wzór do naśladowania. Zaś liczba 2958 członków 19 Kół to wymowny dowód owocnej pracy pp. starosty Dr. Seidlera i wicestarosty Dr. Roszki.

Komitet Powiatowy w Świętochłowicach to istny rywal walczący o palmę pierwszeństwa wśród wybitnych Komitetów L. O. P. P.

Pszczyński Komitet Powiatowy z p. starostą Szalińskim i Dyrektorem biur Zmijem na czele, to as jakich w dziedzinie propagandowej bardzo mało.

Wreszcie Powiatowy Komitet w Rybniku z pp. starostą Troską i sekretarzem Lewando-

---

Lejbuś widząc, że nie da sobie z nim rady, obejrzał się po poczekalni. Na szczęście znalazł się drugi sanitarjusz, którego zdołał jakoś przekonać. Poszli po chorego. Wzięli go z sanek — przynieśli.

Nie odzyskał przytomności, jęczał tylko strasznie jakby przez sen. Ułożyli go w poczekalni i znowu sanitarjusz poszedł do swoich zajęć.

Lejbuś już chciał odejść do konia i do sani by wracać do domu, ale go tak jakoś ciągnęło do tego biednego, chorego człowieka. Otarł mu twarz ze krwi. Dyszał ciężko, kurczowo zaciskając palce prawej ręki, lewa natomiast leży bezwładna — martwa.

Lejbuś zajął się nim jak umiał. Przyniósł z podwórza śniegu i położył mu na głowę, widząc że to przynosi choremu ulgę.

Wreszcie do poczekalni przyszedł żyd — doktór. Z tym się jakoś Lejbuś dogadał. Nic nie mówią o nocnej przygodzie, tylko o tem, że jemu Sara kazała, że są papiery.

Doktór zbudził sanitarjusza, wziął od niego kiążeczkę, spojrzał i pobladł.

— Przecież to sam **Moryc Conner.**

Zbeształ sanitarjusza, co ledwie cokolwiek rozumiał zaspany.

I teraz dopiero, po długich godzinach, w ciągu których Maryś leżał bezprzytomny, leczony tylko przez Lejbusia, — wszystko się odmieniło.

Natychmiast przeniesiono go do sali opatrunkowej. Cały szpital zawrzał.

— Moryc Conner!... — powtarzano z ust do ust.

— Oho, nie byle kogo przywiozłem! — pomyślał Lejbuś i teraz się zaczął stawiać. Dostał też zaraz jeść i obroku dla konia. Żyd lekarz z rozczuleniem podał mu rękę.

— Dzielny z ciebie chłopak!...

— Dostał pieniędzy na drogę i pojechał.

Na sali opatrunkowej Maryś nie odzyskał przytomności. Ale i dwóch lekarzy, — bo to niebardzo byli lekarze, — ze strachem kiwali głowami.

— Sam Moryc Conner! A tu rana w głowę. Czaszka pęknięta.

Bojąc się sami operować uradzili, że trzeba zaraz zawieść do Kijowa.

(Ciąd dalszy nastąpi).

wskim na czele położył w dziedzinie propagandy zasługi nieocenionej wartości. Przez urządzenie z górą 60 odczytów na terenie swego powiatu zapalił w swych wioskach jaśniejącą pochodnię dla L. O. P. P. a w świetle jej zebrał owoc reprezentujący 10 nowych Kół i 100 nowych członków.

W dziedzinie propagandowej nie zasypiał gruszek w popiele i Komitet Wojewódzki, z znanym z swej energji i niezmordowanej pracy dla L. O. P. P. p. Prezesem Dr. Potyką na czele. Z głębokiem zrozumieniem i z wytężonemi siłami zaprzągł się do rydwanu lotniczego i działa tak jak nigdy dotychczas. Liczne artykuły o lotnictwie zapełniły łamy gazet śląskich i innych. Szczególnie czasopisma lotnicze drukowały szereg artykułów napisanych przez Komitet Wojewódzki. Na przeszło 100 odczytów delegował swego prelegenta lub sekretarza, wykazując temsamem szczerą chęć współpracy z Komitetami Powiatowemi oraz głębokie zrozumienie dla propagandy. Mimo braku środków materjalnych czynił co było w jego mocy zwłaszcza w czasie Wojewódzkiego dnia i Tygodnia Lotniczego.

Krótki ten rys dowodzi, jak wielkich dzieł dokonał wspaniałomyślny i ofiarny lud śląski i jak głębokie żywi zrozumienie dla potrzeb rodzimego lotnictwa. Wiele zdziałano, lecz nie można jeszcze spocząć na laurach, gdyż daleko do spełnienia wszelkich zadań wytkniętych w programie L. O. P. P. Wszak oto potężny głos trąby lotniczej rozbrzmiewa z lotniska katowickiego i wzywa cały lud śląski bez względu na stan, partję, wyznanie i norodowość lub inne, do wielkiej ofiary na cele ogólne L. O. P. P. O wielkie idzie rzeczy a przedewszystkiem chodzi o uruchomienie szkoły mechaników na lotnisku i wyszkolenia personelu technicznego, co stanowi nieodzowną konieczność do rozwoju lotnictwa. Dzień 2 i 3 czerwca był nowym dowodem gorącego patrjotyzmu, wyrazem głębokiego zrozumienia idei L. O. P. P. i wzorowym objawem heroicznej ofiarności ludu śląskiego. Więc do apelu stańmy wszyscy wraz i rzućmy nasze grosze ofiarne na ołtarz L. O. P. P. Niech każdy w miarę możności przyczyni się do powodzenia Tygodnia Lotniczego tak, by przewyższył on pod każdym względem podobne urządzenia. Dawajmy chętnie i wiele, a wielkich dokonamy rzeczy. Do dzieła więc wszyscy, bo tego wymaga konieczność, interes Państwa i własny.

Kto nie jest jeszcze członkiem, niech odrazu wstępuje do L. O. P. P. Wstępne wynoszące 1 złoty a składka miesięczna 50 groszy niech będą do tego zachętą.

Wszystko i wszyscy dla L. O. P. P. to niech będzie hasłem Tygodnia Lotniczego, a będziemy mieć silne lotnictwo i silną Polskę.

(—) Bytomski Piotr
prelegent Wojewódzkiego Komitetu L.O.P.P.
i referent propagandowy.

Kalejdoskop.

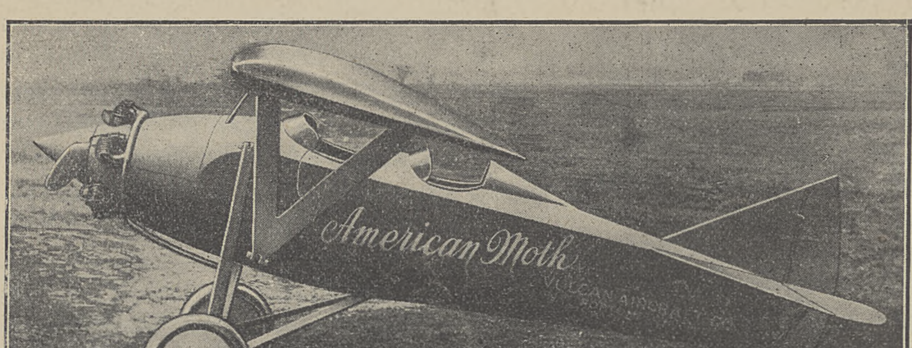
— Ny, Moryc, co to właściwie jest taki Gazowy Tydzień Lotniczy?

— Ty, nie bądź głupi! Ty nie wiesz, co to jest? To potrzebuje być taki tydzień, kiedy się na ulicy daje gazu przed lotnikami! Gdzie się ruszysz, to cię te lotnicze korkociągi trują składkami.

Tydzień Lotniczy!

Czyż jednak jest aż tak groźny, aż tak nieznośny?

Nie! Społeczeństwo polskie zżyło się już coprawda z myślą o tych tygodniach wszelakich — przeciwgruźlicznych, akademickich, Czerwonego Krzyża i antyalkoholicznych. Ale nie znaczy to, by traktowano Tydzień Lotniczy narówni z innemi imprezami kwestarskie-



Amerykański płatow. sportowy „Moth" zbudowany przez zakłady Vulcan Aircraft Co. w Portsmouth, w stanie Ohio. Płatowiec taki kosztuje 2.500 dolarów, Fob port amerykański.

mi. Przeciwnie — społeczeństwo nabrało już zdecydowanego sentymentu dla Tygodnia Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Co roku — na progu złotej polskiej jesini, gdy wyzłacają się w słońcu olbrzymie ścierniska, z których plon do śpichrzów zwieziono, — co roku o tym czasie święcimy dnie potęgi polskich błękitów. Setki płatowców o kwadratach biało-czerwonych warkotem śmigieł głosi miastom i wsiom, że mocarstwo polskie nie tylko na tych ścierniskach słupy swe utwierdza, lecz i bezbrzeżny żywioł powietrzny niepodzielnie posiadło!

W pogodne dnie Tygodnia Lotniczego śledźmy życzliwem okiem, biegnijmy myślą zachęty za stadem naszych metalowych ptaków!

I niech nie zadrży nam ręka, wyciągnięta z groszem ofiarnym!

Bo jeśli serce jest mocne, wiarą przepojone — ręka drżeć nie może!

Pamiętajmy, że sami budujemy nasze mocarstwo!



POLSKA.

„Tydzień Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej“ odbędzie się od 2 do 9 września 1928 roku. Protektorat Tygodnia na stołeczne miasto Poznań łaskawie objęli: pp. wojewoda hr. Dunin-Borkowski, hr. Bniński, prezydent miasta Poznania Cyryl Ratajski, starosta krajowy Begale, gen. dyw. Dzierżanowski, płk. szt. gen. Abżółtowski, komendant miasta płk. Krupowicz, kurator okręgu szkolnego Dr. Namysł, JM. rektor Uniwersytetu Poznańskiego Niezabitowski, prezes Sądu Apelacyjnego Dr. Zakrzewski, prezes Banku Ziemstwa Kredytowego Żychliński, prezes Izby Kontr. Państw. Zawadzki, redaktor Jarochowski, dyrektor Samulski, prezes Tow. Kupieckich Otmianowski, prezes Rady Miejskiej Hedinger, komendant Pol. Państw. Dr. Hass, dyrektor Miejskiego Urzędu Policyjnego Mizgalski, prezes Izby Skarbowej Naruszewicz, prezes Dyrekcji Poczt i Telegrafów Kaźmierski, Dyrektor Ceł Radwański.

Program Tygodnia Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej jest następujący:

Niedziela, dnia 2 września 1928 r.: Kwesta uliczna; Wiec na Placu Wolności i koncert od godziny 11,30 do 13,30; Rzucanie ulotek z samolotów; Przedstawienie filmowe z wykładem w kinie „Słońce“ o godz. 12,30. Festyn dla dzieci na terenie Targów Poznańskich.

Wtorek, dnia 4 września 1928 r.: Festyn dla dzieci w Sołaczu.

Czwartek, dnia 6 września 1928 r.: Kwesta po bankach i przedsiębiorstwach; Wykłady o lotnictwie wzgl. ważności tegoż w uczelniach i szkołach; Koncert na Placu Wolności i kwesta od godz. 17—19,

Sobota, dnia 8 września 1928 r.: Zabawa ludowa w Ogrodzie Zoologicznym.

Niedziela, dnia 9 września 1928 r.: Kwesta uliczna. Wieniec na Miasteczku. Przedstawienie filmowe z wykładem w kinie „Słońce“ o godzinie 12,30.

Komunikacja powietrzna między stolicą a polskiem wybrzeżem morskiem. Według dotychczasowego rozkładu lotów, samoloty komunikacyjne, kursujące między Gdańskiem a Warszawą, odlatywały z Gdańska o godz. 7,30 z rana. Skutkiem tak wczesnej godziny odlotu i braku wcześniejszego połączenia kolejowego, mieszkańcy polskiego wybrzeża mieli trudności w dostawaniu się na lotnisko we Wrzeszczu, musząc posługiwać się samochodami.

Aby zaradzić tym niedomaganiom, Zarząd Polskiej Linji Lotniczej „Aerolot“ z dniem 26 lipca 1928 roku przesunął godzinę odlotu samolotu z Gdańska do Warszawy **z godziny 7,30 na godzinę 8,30.** Dzięki tej inowacji mieszkańcy polskiego wybrzeża morskiego, pragnący korzystać z komunikacji powietrznej, będą mogli wyjeżdżać z Gdyni pociągiem odchodzącym o godzinie 6,48 rano. Podróż powietrzna do Warszawy trwa około 3 godzin.

Z Warszawy do Gdhańska startują samoloty komunikacyjne z lotniska mokotowskiego o godzinie 3,30 po poł. Dzięki temu z jednej strony ludzie pracy mogą po zajęciach dostać się w przeciągu trzech godzin nad morze, z drugiej zaś mieszkańcy wybrzeża są zaopatrywani w popołudniowe dzienniki warszawskie wieczorem tego samego dnia.

Wyniki konkursu modeli latających odbytego dnia 24. VI.28 roku na lotnisku w Ławicy.

W klasie A: przyznano I-szą nagrodę uczniowi Gèzardowi Viggo Poznań, Rybaki 18 za lot 108 mtr. i czas 17 sek. nagrodę II-gą uczniowi Bugzelowi Adamowi, Poznań, Różanna 4a za lot 100 mtr. i czas 15 sek. nagrodę III-cią uczniowi Kostuchowi Marjanowi, Poznań, Kręta 6 za lot 82,5 mtr. i czas 9 sek. nagrodę IV-tą uczniowi Śmigajowi Mieczysławowi, Poznań, Głogowska 111 za lot 63 mtr. i czas 11 sek. nagrodę V-tą uczniowi Radzińskiemu Hieronimowi, Gniezno, Zuawy 35 za lot 49 mtr. i czas 8 sek.

W klasie B: nagr. I-szą uczniowi Gèrardowi Viggo, Poznań, Rybaki 18 za lot 30 mtr. i czas 5,3 sek. nagrodę II-gą uczniowi. Zukowi Henrykowi, Gniezno, Rynek 6 za lot 27,5 mtr. i czas 5 sek. nagrodę III-cią uczniowi Chudziakowi Janowi, Gniezno, Witkowska 80 za lot 25 mtr. i czas 6,5 sek. nagrodę IV-tą uczniowi Nowakowi Edwardowi, Poznań, Poplińskich 4 za lot 21 mtr. i czas 4 sek. nagrodę V-tą uczniowi Plucińskiemu Tadeuszowi, Gniezno, ul. św. Wawrzyńca 34 za lot 20 mtr, i czas 7 sek.

W klasie C: nagrodę I-szą uczniowi Nowakowi Edwardowi, Poznań, Poplińskich 4 za lot 100 mtr. i czas 19 sekund. nagrodę II-gą uczniowi Lejowi Wiktorowi, Ostrów, Kolejowa 24 za lot 80 mtr. i czas 21 sekund. nagrodę III-cią uczniowi Kamińskiemu Władysławowi, Ostrów, Kaliska 28 za lot 61 mtr. i czas 20 sek. nagrodę IV-tą uczniowi. Pożyckiemu Mieczysławowi, Poznań, ul. Nowa 3 za lot 32,5 mtr. i czas 7 sek. nagrodę V-tą uczniowi Bugzelowi Adamowi, Poznań, Różanna 4a za lot 36 mtr. i czas 5 sekund. Podział nagród nastąpił w niedzielę, dnia 8. VII. 28 r. o godzinie 12-tej w południe w lokalach Komitetu L. O. P. P. Grobla 15. Po krótkim i serdecznem przemówieniu kierownika konkursu p. Grajety, nastąpił podział nagród. Podziału dokonał w imieniu obu Komitetów, Wojewódzkiego i Miejskiego naczelnik p. J. Wałecki, sekretarz Komitetu Miejskiego. Z udziału w konkursie wynika, że zainteresowanie młodzieży w dziedzinie lotnictwa jest naogół ożywione. Nadmienić nam wypada, że wyniki w dystansie nie wypadły tak, jak się spodziewano, a to ze względu na przeszkody atmosferyczne (deszcz ulewny i silne wiatry) które nastąpiły po rozpoczęciu się konkursu, wobec czego było niemożliwem konkursu odwołać.

Program prac na rok 1928. W dziedzinie lotnictwa przystąpiono do organizacji komitetów budowy lotnisk w Białej, Dębicy, Tarnowie, Nowym Targu i Zakopanem. Budowa lotniska w Białej-Bielsku znajduje się w stadjum prac przygotowawczych. Pozatem zajęto się gorliwie sprawą przysposobienia lądowisk na cele lotnictwa sanitarnego w myśl okólnika Min. Spraw. Wewn. nr. 34. Z. O. 380/27 oraz ze względu na loty propagandowe. Dla popierania lotnictwa sportowego i spopularyzowania idei lotniczej wśród młodzieży udzielono poparcia i opieki nowo powstałemu Aeroklubowi Akademickiemu w Krakowie. Również udzielono pomocy sierż. Działowskiemu, budującemu dwie awionetki dwumiejscowe na II. kraj. konk. awionetek w Warszawie.

W dziedzinie obrony chemicznej jednym z pierwszych zadań będzie zorganizowanie stałych kursów na terenie całego województwa z zakresu obrony gazowej, budowanie schronów i zaopatrzenie ludności cywilnej w maski i sprzęt przeciwgazowy.

Wreszcie Zarząd Komitetu wojewódzkiego dążyć będzie za pomocą jak najszerszej pro-



Gnieźnieński Komitet L. O. P. P. urządził dnia 17 czerwca r. b. pierwszy konkurs eliminacyjny modeli-samolotów z kursów modelarstwa lotniczego przy miejscowej szkole Handlowo - Przemysłowej. Udział w nim brało 13 zawodników przeważnie uczni Szkoły Rzemieślniczej i Dokształcającej z 21 modelami.

Z pośród 13-tu zawodników 6-ciu otrzymało najwyższe punkta i przydział do finału konkursu w dniu 24. b. m. w Poznaniu-Ławicy. Grupa zawodników (klęczą) z modelami oraz Komitet konkursowy (powyżej stoją) od lewa p. St. Kupczyk, (X) sekr. Komit. L. O. P. P. i organizator konkursu, dyr. szkoły Handl.-Przemysłowej, p. Fischer, wiceprezes miasta p. Inż. Hensel, p. Grajeta, kier. kursów modelarstwa komit. wojew. i miasta Poznania, p. Ogórkiewicz, kierownik kursów modelarstwa w Gnieźnie. Fotografowano na dziedzińcu koszar 69 p. piechoty.

pagandy do zwiększenia liczby swych członków i w tej pracy nie ustanie, jakkolwiek miasto Kraków okazuje dotychczas apatję i ospałość dla spraw obrony lotniczej i chemicznej państwa. Do tego celu służyć będzie osobna eskadra samolotów, złożona z trzech płatowców A—300 i awionetka sierż. Działowskiego, która w najbliższych dniach rozpocznie loty propagandowe na terenie całego województwa.

Lista władz Aeroklubu Akademickiego we Lwowie.

Wybranych na Walnych Zgromadzeniach w dniach 1 i 12 maja 1928 na okres 1928-29.

Rada:

prof. Arctowski prof. Uniwersytetu J. K.
inż. Jan Brzozowski
ppłk. Tadeusz Niezabitowski szef. sztabu 6 DOK
płk. Camillo Perini dowódca 6 p. l. (Lwów)
prof. dr. Stanisław Pilat dyr. „Polmin"
inż. Władysław Rubczyński prof. Politechniki
inż. Stanisław Rybicki prezes Wojew. Kom. L. O. P. i P.
dr. Józef Ryzner prof. Politechniki
mjr. Adem Tiger dyr. K. W. Ł. O. P. i P.
inż. Kazimierz Ziepser prof. Politechniki

Zarząd:

Prezes — Szczepan Grzeszczyk
I. V-Prezes — Stefan Mogilnicki
II. V-Prezes — Stanisław Piątkiewicz
Sekretarz — Roman Androletti
Skarbnik — Władysław May
Gospodarz klubu — Zygmunt Laskowski
Referent techniczny — Jan Szwedowski
Kierownik sekcji szkolnej — kpt. Dudziński
Kierownik sekcji technicznej — Jerzy Sarnowicz

Komisja rewizyjna:

Stefan Gadomski
Rudolf Matz
Danuta Sikorzanka

Zastępcy:

Czesław Kączkowski
Zbigniew Markiewicz

Sąd honorowy:

Jerzy Rudowski
Stanisław Gadomski
Jan Pawłowski

Zastępcy:

Jerzy Łopaciński
Stanisław Chrzanowski.

Samolot Lublin R. VIII.

Zakłady mechaniczne i fabryka płatowców Plage i Leśkiewcz w Lublinie wypuściły nowy typ samolotu do dalikich wywiadów i bombardowania. Oto jego charakterystyki:

Silnik „Farman" 550 MK z reduktorem
Śmigło — 4 m
Rozpiętość płatów — 17 m
Długość samolotu — 11,125 m
Wysokość samolotu — 4,300 m
Waga całkowita — 3550 kg
Waga samolotu pustego — 2000 kg
Powierzchnia nośna — 74 m²
Czas lotu — 6 godzin
Szybkość max. — 180 km/gdź
Szybkość lądowania około 90 km/gdź
Spółczynnik próby statycznej n — 9,5

Konstrukcja mieszana — drzewo i metal. Kadłub, podłużnice żeberka — drewniane. Okucia duralowe. Konstruktor inżynier Rudlicki.

Pierwszego wzlotu dokonał p. inż. major Makowski.

Samolot w locie okazał się bardzo posłusznym i zwrotnym. Start około 60 m. Lądowanie na 3 p. bez najmniejszej tendencji do pokrywania się. Podejście do lądowania bardzo łagodne. Zdolność planowania samolotu jest



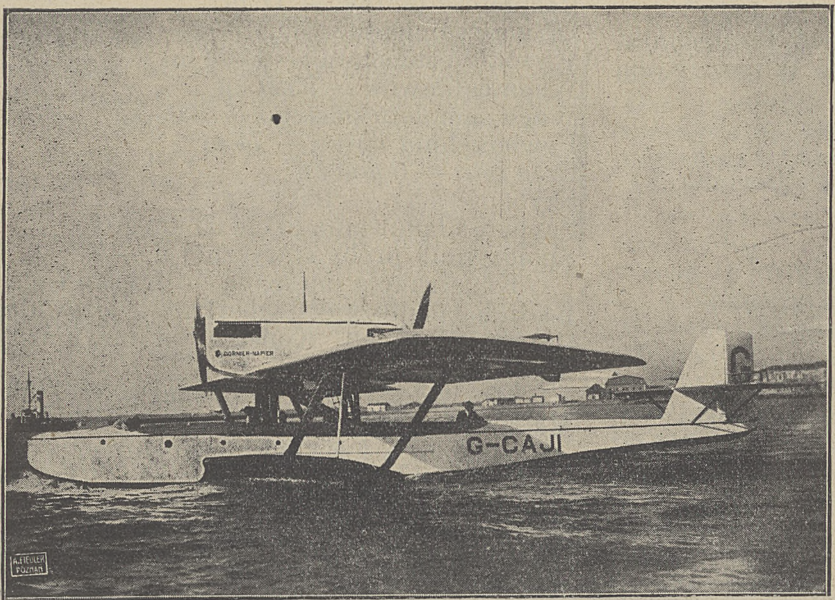
Fragment z lotów konkursowych samolotów modeli w Gnieźnie. Wysoko ponad głowami zaciekawionej publiczności, unosi się samolocik, niczem samolot prawdziwy, wzbudzając wśród widzów a szczególnie młodzieży radość i entuzjazm. Jest to jeden z udatnych lotów i nazwać można rekordowych co do wysokości (12 mtr.) i długości (25,5 mtr.) i 6 sekund w powietrzu, przy bardzo niekorzystnych warunkach atmosferycznych (silny wiatr i częściowo deszcze). Młode społeczeństwo winno się tą dziedziną „sportu" więcej zająć a starsi (rodzice i wychowawcy) poczynania takie szerzej popierać. Bo lotnictwo polskie wzrośnie wtedy w siłę, gdy później przypływ i zdolnych i ochoczych jednostek właśnie z pośród tych młod. adeptów sztuki lotniczej będzie dla armji zapewniony.

bardzo duża. Pilot po zredukowaniu gazu do minimum zmuszony był wyłączyć jedno z magnet, aby zmniejszyć liczbę obrotów śmigi do 150. Przy wirażach poza 45° samolot posiada skłonności do ślizgania się i wychodzi z wiraźów miękko.

Następny samolot Lublin R VIII z silnikiem „Lorraine-Dietrich" 650 MK z reduktorem jest na ukończeniu.

W roku bieżącym będą ukończone następujące prototypy:

1. Samolot transportowy dwupłatowy 8 osobowy z silnikiem „Lorraine-Dietrich" 450 MK. „Lublin R IX".
2. Samolot lekki pocztowy — łącznikowy, jednopłat. z silnikiem „Wrigh" 220 MK. „Lublin R X" i
3. Samolot szkolno-akrobacyjny „Lublin R XI".



Płatowiec Dornier z silnikami Napier.

Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Krakowie. Skład nowego Zarządu. W dniu 24 maja b. r. odbyło się w Krakowie w gmachu województwa posiedzenie Komitetu Wojewódzkiego, na którem w myśl stat. dokonano wyboru nowego Zarządu. Wybrano Prezydjum Zarządu w następującym składzie: prezes — wojewoda Ludwik Darowski, wiceprezesi — rektor U. J. prof. dr. Leon Marchlewski i inż. Piotr Krol, skarbnik — inż. Władysław Otorowski, sekretarz — kpt. dr. Kazimierz Michalik. Stosownie do art. 23 § 3. statutu ukonstytuowały się wydziały: lotniczy i gazowy. W skład wydziału lotniczego weszli: pułk. Jan Malczewski, ppułk. Franciszek Schneider, ppułk. dr. Mieczysław Henoch, dr. Stanisław Jajto. Utworzono następujące sekcje: lotniczą, gazową, propagandy, skarbową, do spraw młodzieży i sanitarną. Przewodniczącym sekcji propagandy wybrano: inż Barwicza Karola, prezesa dyr. koleji i koła kolejowego L. O. P. P. w Krakowie, współudział w sekcji przyjęli starosta krakowski Zbrowski, prezes komitetu powiatowego L. O. P. P. w Krakowie oraz kpt. Imielski Michał, przewodniczącym sekcji skarbowej prezesa izby skarbowej Józefa Gregera, kierownictwo sekcji do spraw młodzieży objęli: wicekurator Feliks Przyjemski i Dr. Wyrobek, sekcję sanitarną: pułk. dr. Bolesław Korolewicz i kpt. Kazimierz Michalik.

Ś. p. ppułk. Franciszek Schneider, członek Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. w Krakowie, ur. w 1884 w Wilamowicach p. Biała, kończył gimnazjum w Chyrowie i Krakowie, szkołę kadetów artylerji w Wiedniu, kurs telemetrów, kurs balonów obserwacyjnych, kurs samochodowy ciężkich baterji, niższą szkołę pilotów. W wojnie światowej uczestniczył, pozostając w oddziałach aeronautycznych od 1. 8. 1914 do 19. 3. 1915 to jest do dnia w którym wyleciawszy z twierdzy Przemyśl dostał się do niewoli rosyjskiej. Przebywał w obozie jeńców w Turkiestanie. Dnia 8. 5. 1918 wrócił drogą ucieczki z niewoli do pułku macierzystego. Przydzielony do baterji samochodowej jako referent automob. przy D. O. G. Kraków. Następnie przeniesiony do grupy lotniczej 2 pułku lotn. w Krakowie pełnił służbę jako dowódca warsztatów, potem przy pułku. W 1924 r. spensjonował się wskutek złego stanu zdrowia spowodowanego długą niewolą, poświęcając wolny czas pracy na polu lotnictwa. Pracował nad książką, którą tuż przed zgonem wydał p. t. „Lotnictwo, cykl obejmujący całokształt lotnictwa".

Zakończył życie po operacji ślepej kiszki dnia 31 maja 1928 r.

Cześć Jego pamięci!

Loty propagandowe w Mielcu. W dniu 10 czerwca br. odbyły się loty propagandowe w Mielcu, połączone z festynem i przewożeniem pasażerów. Na lotnisku zebrało się około 10000 osób, całą imprezę zorganizował prezes Komitetu powiat. starosta Pawlica, który niezwykle żywo interesuje się akcją L. O. P. P. i z całym zapałem zajął się sprawą finansową budowy nowej awionetki Działowskiego przez miasto Mielec skąd pochodzi sam konstruktor.

Aeroklub Akademicki w Krakowie. Aeroklub Akademicki w Krakowie rozwija bardzo ożywioną działalność wśród młodzieży akademickiej. Całą akcją kieruje energicznie prezes kpt. pilot dr. Halewski z 2 pułku lotniczego w Krakowie. Dzięki jego staraniom uzyskał Aeroklub hangar i 2 samoloty szkolne „Hanriot“ do nauki pilotażu. Wojewódzki Komitet LOPP. w Krakowie bardzo przychylnie odnosi się i popiera program prac Aeroklubu, ofiarowując mu ostatnie 3 samoloty do lotów pasażerskich „Ansaldo“ i przyznając mu subwencję w kwocie 4,000 zł. na wniosek prezesa Rady Aeroklubu rektora U. J. prof. dr. Marchlewskiego. Pomyślny rozwój tej młodej instytucji lotniczej, wyłonionej z Ligi zależeć będzie tylko od przychylnego stanowiska władz państwowych i wojskowych oraz od finansowego poparcia z ich strony.

Z kroniki żałobnej. Dnia 31 maja br. zmarł po krótkiej a ciężkiej chorobie w Krakowie ppułk. obs. w st. spocz. śp. Franciszek Schneider, który z niezwykłym zapałem i poświęceniem pracował dla idei lotniczej na terenie województwa krakowskiego i śląskiego, piastując ostatnio godność Członka Zarządu Komitetu wojewódzkiego w Krakowie. Oprócz zalet charakteru zmarły odznaczał się głęboką wiedzą lotniczą, czego złożył dowody organizując liczne kursy lotnicze i wydając w roku 1927 książkę p. t. „Lotnictwo“, w której dał treściwy i zwięzły pogląd na stan dzisiejszej wiedzy lotniczej.

W oddaniu ostatniej przysługi Zmarłemu wzięło udział liczne grono kolegów, członków LOPP., korpus oficerski 2-go pułku lotniczego i przyjaciół, jakich wielu posiadał dla zalet i nieskazitelnego charakteru. Nie doczekał się owoców swej pracy, przedwcześnie zgasł w chwili, gdy jego książka nabrała rozgłosu i uznania.

CZEŚĆ JEGO PAMIĘCI.

FRANCJA.

Fatalne zakończenie prób francuskiego lotu przez Atlantyk. Płatowiec transatlantycki Conzinet‘a, którego fotografję podaliśmy w jednym z poprzednich numerów „Lotnika“, wyposażony w trzy silniki Hispano-Suiza, rozbił się przy próbie koło Orly, pilot M. Drouhin oraz mechanik M. Lanet zostali zabici, a dwaj inni pasażerowie ciężko ranni.

Śmierć pilota Drouhin jest ciężką stratą dla francuskiego lotnictwa. Zagranica znała Drouhin‘a jako śmiałego pilota. Czytelnicy nasi przypominają sobie zapewne jego incydent z Levine‘m. Koła lotnicze Francji znają go jako doskonałego długodystansowego pilota.

Maurycy Drouhin skończył szkołę lotniczą w roku 1917. Po demobilizacji wstąpił do linji lotniczych Farmana i pełnił służbę na linjach Paryż—Londyn i Paryż—Amsterdam. Ostatnio był pilotem oblatującym Farmana, i uzyskał sobie miano specjalisty od rekordów. Od 1922 do 1927 roku posiadał rekord długotrwałości lotu i w tym samym czasie dwa razy pobił własny rekord. Grand Prix Aeroklubu Francji zdobył w r. 1921, w 1924 r. Pour de France des Avionettes, w 1925 r. Złoty Medal Aeroklubu za ogólne zasługi.

Irlandzkie lotnictwo cywilne. 9 sierpnia powstało w Dublinie Towarzystwo dla Rozwoju Cywilnego Lotnictwa. Założyciele chcą uruchomić linje: Dublin—Cork i Limerich—Galway.

Na ten sam cel odbyły się 10 sierpnia loty pasażerskie, które cieszyły się ogromnem powodzeniem.

Rekordy szybowców. 1 sierpnia rozpoczął się doroczny konkurs w Rhön. Do konkursu zgłoszono przeszło 60 szybowców w pierwszych czterech dniach wykonano ponad 200 lotów.

6 sierpnia autrjacki pilot Krönfeld pozostając w powietrzu 3 godziny, uzyskał wysokość 449 m. ponad start.

8 sierpnia pilot Nehring przeleciał z Wasserkuppe do Eisenach, to jest odległość 72,5 km.

W tym samym dniu pilot Dittmar uzyskał wysokość 774 m ponad start.

Z Związku Lotników Polskich.

Członkom Związku Lotników Polskich podaje się do wiadomości, że wyznaczone na maja br. Nadzwyczajne Walne Zebranie nie zostało przez Zarząd zwołane, ze względu na ostateczne uregulowanie stosunku pomiędzy ZLP. a Druk. Lotniczą.

Pozatem podaje się do wiadomości, że opracowanie nowego statutu Z. L. P. dobiega końca, tak, że **Nadzwyczajne Walne Zebranie** przypadnie na **początek listopada** br., o czem uwiadomini zostaną członkowie w swoim czasie.

ZARZĄD.

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.

Czcionkami Drukarni Lotniczej w Poznaniu, Stary Rynek 95/96.